ENCICLOPEDIA VISUAL DE LAS

GRANDES BATALLAS

DE LA II GUERRA MUNDIAL (IV)

9



Editorial
Rombo

ENCICLOPEDIA VISUAL DE LAS

GRANDES BATALLAS

DE LA II GUERRA MUNDIAL

(IV)

ENCICLOPEDIA VISUAL DE LAS

GRANDES BATALLAS

DE LA II GUERRA MUNDIAL

(IV)

John Macdonald

Editorial
Rombo

Dirección editorial:
Julián Viñuales

Coordinación editorial:
Julián Viñuales, Jr.

Dirección técnica:
Pilar Mora

Coordinación técnica:
Miguel Ángel Roig

Diseño cubierta:
Hans Geel

Traducción:
Luis Ogg

Título original:
Great Battles of World War II
A Marshall Edition

Publicado por:
Editorial Rombo, S. A.
Muntaner, 371
08021 Barcelona

ISBN: 84-86579-53-8 (Volumen 9)
84-86579-55-4 (Obra completa)

Impresión:
Rotocayfo, S.A (20-12-94)
Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)

Depósito Legal: B. 29251-94

Printed in Spain

SUMARIO

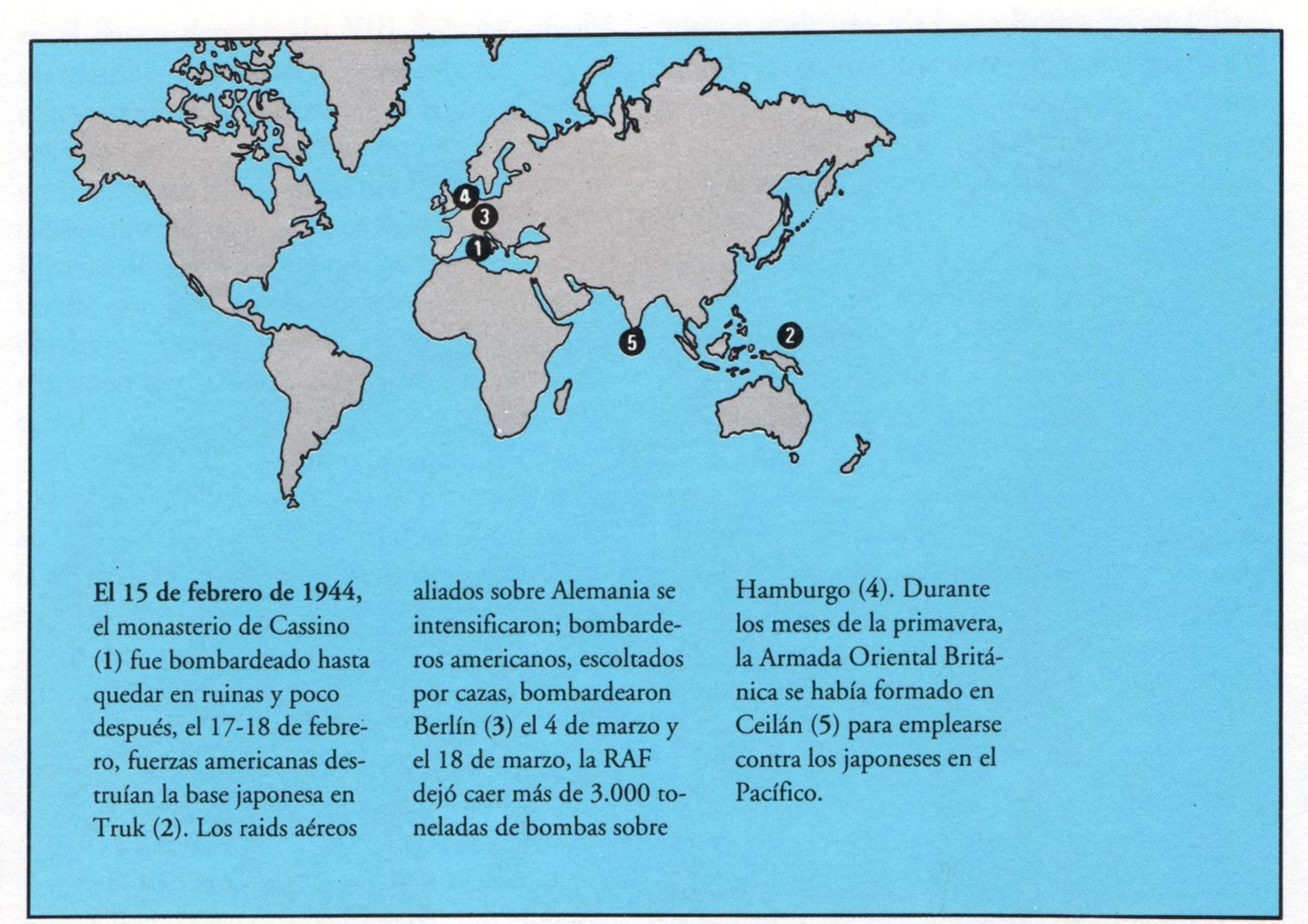
Kohima/Imphal/*Marzo-julio de 1944*

A principios de 1944, tanto las fuerzas británicas como las japonesas estaban dispuestas a seguir la ofensiva en el difícil terreno del país limítrofe indo-birmano. El general William Slim preparaba su XIV Ejército para un ataque a través del río Chindwin como preludio a la reconquista de Birmania, perdida en la primavera de 1942. Mientras la contienda seguía en cada extremo de la sierra montañosa, de 1.126 km de longitud, que formaba la formidable frontera entre India y Birmania, había reunido fuerzas con el fin de atacar duramente en el centro.

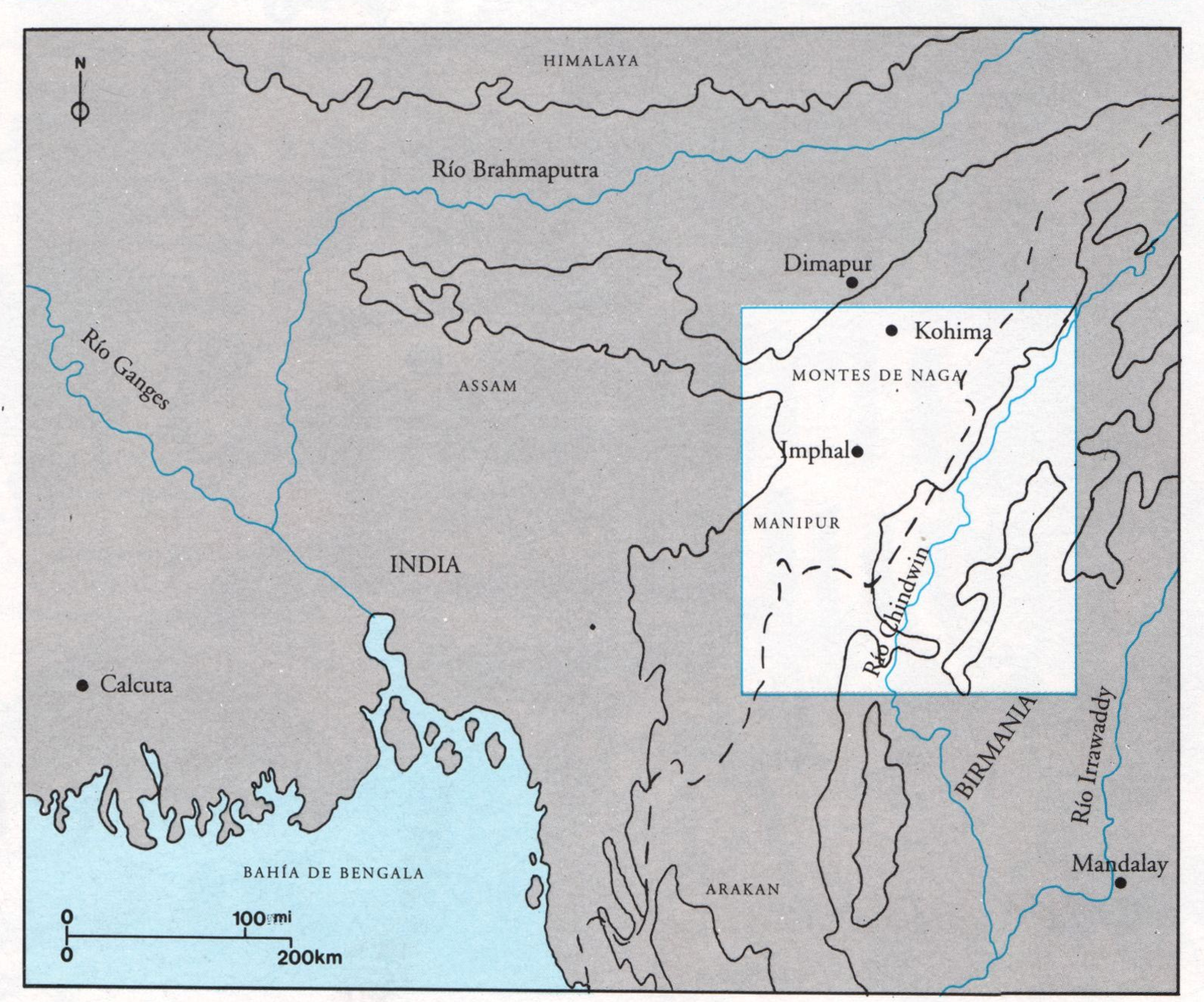
El punto de partida para el asalto principal, que iba a ser encabezado por el IV Cuerpo bajo el mando del teniente general Geoffrey Scoones, era la llanura de Imphal, en el estado de Manipur, la única zona apta para aeródromos en miles de kilómetros cuadrados de abrupto país. La comunicación por tierra con lo que rápidamente se convirtió en una base de suministros de vanguardia esencial se limitaba a una estrecha carretera de 209 km hacia el norte, a Assam. Cruzaba un puerto en Kohima, a 1.524 m de altura, antes de descender a Dimapur, una vasta concentración de talleres, hospitales, almacenes e instalaciones de instrucción de retaguardia. Allí la carretera vital se encontraba con el igualmente importante ferrocarril de Assam, que continuaba hacia el norte y llevaba suministros al ejército sinoamericano del general Joseph Stilwell.

El general Renya Mutaguchi planeaba al mismo tiempo restablecer la decaída suerte de Japón enviando a su XV Ejército para asegurar los pasos de la frontera antes de que llegara el monzón. Sus esfuerzos comenzaron el 4 de febrero con la «Operación Ha-Go», un duro contraataque en el sector meridional, en Arakan, destinado a separar e inmovilizar las reservas del XIV Ejército. Hacia mediados del mes se lanzaría el golpe principal, «Operación U-Go», pero los refuerzos se demoraron y fue pospuesta hasta el 6 de marzo.

Slim y su plana mayor tenían abundante información de la intención del enemigo de atacar el sector central y adaptaron sus planes a ello. Una vez se supo que los japoneses habían cruzado el río Chindwin en gran número, dos divisiones avanzadas del IV Cuerpo —la 17ª india, bajo el mayor general D.T. Cowan, al sur, y la 20ª india, bajo el mayor general D.D. Gracey, al este— iban a retirarse a Imphal, donde el combate se libraría en terreno de su elección contra un enemigo colgado al extremo de líneas de suministro casi imposiblemente largas y difíciles. A la reserva, en la gran planicie —64 km de longitud y 32 km de anchura— estaba la 23ª División india del mayor general O.L. Roberts, la 254ª Brigada de Tanques india y el 8º Regimiento Medio de la Artillería Real. Por último había un arma formidable sin contrapartida japonesa: el Grupo 221 de la Real Fuerza Aérea, comandado por el vicemariscal del aire Stanley Vincent.



El 15 de febrero de 1944, el monasterio de Cassino (1) fue bombardeado hasta quedar en ruinas y poco después, el 17-18 de febrero, fuerzas americanas destruían la base japonesa en Truk (2). Los raids aéreos aliados sobre Alemania se intensificaron; bombarderos americanos, escoltados por cazas, bombardearon Berlín (3) el 4 de marzo y el 18 de marzo, la RAF dejó caer más de 3.000 toneladas de bombas sobre Hamburgo (4). Durante los meses de la primavera, la Armada Oriental Británica se había formado en Ceilán (5) para emplearse contra los japoneses en el Pacífico.



Japón, tras su ataque a los barcos americanos en Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, al principio logró conquistas espectaculares en tres zonas principales: en las Indias Orientales Holandesas y las Filipinas, en el continente de Asia y en Oceanía. Durante los meses de marzo y abril de 1942, ocupó completamente Birmania, forzando a los contingentes británicos e indios a desplazarse hacia el oeste más allá del río Chindwin. Allí, sin embargo, los británicos establecieron una línea defensiva, centrada en Imphal, una base situada sobre una llanura rodeada de montañas cubiertas de jungla. Este era el único lugar de la zona donde se podían construir campos de aviación; además, la única carretera disponible pasaba por Imphal hasta Kohima en el norte y luego hasta Dimapur, desde donde una línea de ferrocarril llevaba hasta la India,.

A principios de 1944, los británicos estaban en situación de recapturar Birmania. Para impedirlo, el teniente general Renya Mutaguchi, comandante del XV Ejército japonés, planeó una ofensiva, con nombre en clave de «U-Go». El objetivo era destruir la base británica de Imphal, dividiendo así la línea defensiva desde Tiddim en el sur hasta Kohima en el norte. La propia Kohima iba a ser otro objetivo de la ofensiva U-Go.

Para seguir la operación, el XXVIII Ejército lanzaría un primer ataque en Arakan como segundo ataque, en clave «Ha-Go». Esta estratagema, calculaba Mutaguchi correctamente, conduciría a las divisiones de reserva aliadas rápidamente hacia el sur. Una vez completada la operación, él podría atacar su principal objetivo debilitado: Imphal.

La tarea que le correspondía al general Slim era mantener Imphal mientras repelía el ataque en Kohima. Cada batalla dependería de la otra.

Un tanque británico de patrulla avanza por la serpenteante carretera de Imphal. A través de un territorio así tuvo que retirarse el IV Ejército en 1942. Las condiciones eran espantosas. Como escribía un comandante de Cuerpo: «Arañando su camino por las laderas, sobre una pista de barro resbaladizo de varias pulgadas, empapados hasta la piel, enfermos por la fiebre, mal alimentados y temblando a medida que el aire se hacía más frío, las tropas continuaron hora tras hora, día tras día». El general Slim también se maravilló ante su fortaleza por mantenerse unidos como ejército.

El movimiento de apertura de Mutaguchi era enviar dos columnas de su experta 33ª División, dirigidas por el teniente general G. Yanagida, contra la 17ª india en la zona de Tiddim, a 289 km al sur de Imphal, para intentar aislarla. Casi lo consiguió. Cowan, cuyas tropas se habían batido bien en los feroces ataques desplegados a lo largo de su frente, fue un poco lento en retirarse. Y cuando su enorme columna, que incluía 2.500 vehículos y 3.500 animales de carga, finalmente retrocedió por la estrecha carretera el 14 de marzo, a menudo se encontró con el camino bloqueado por fuerzas enemigas que habían avanzado a través de la jungla para situarse tras ella. Sólo empeñando el grueso de sus reservas pudo Scoones librar la 17ª División de una situación potencialmente seria. La fuerza de los tanques indios resultó ser demasiado para Yanagida, que dio un paso inhabitual para un general japonés al recomendar que se suspendiera el ataque; fue reemplazado inmediatamente. El general de división N. Tanaka, que le sucedió, estaba hecho de un material más duro y llevó a cabo una cruel batalla sobre la carretera Tiddin-Imphal.

Mientras tanto, el general de división T. Yamamoto dirigía una tercera columna de la 33ª División junto con el grueso de los tanques y artillería del XV Ejército valle de Kabaw arriba para unirse a los elementos de la 15ª División del teniente general M. Yamauchi que intentaban vencer a la 20ª División india. Esta fuerza se había retirado para preparar las posiciones alrededor de Shenam Saddle, protegiendo Palel, donde estaba situado uno de los dos campos aéreos para todo tiempo de Imphal. La zona fue escenario de duros combate en las semanas siguientes, incluyendo el único enfrentamiento entre tanques de la campaña, pero las unidades de Gracey rechazaron severamente los intentos de los japoneses de alcanzar la llanura.

A medida que el fiero y a menudo confuso combate se intensificaba al sur y al este de Imphal, durante la primera semana de la Operación U-Go, todos los hombres del IV Cuerpo de Reserva fueron lanzados a la acción. Slim se dio cuenta de que el enemigo se acercaba a la llanura mucho más deprisa de lo que él había supues-



Durante la noche del 8-9 de abril, los japoneses lanzaron una serie de feroces ataques contra tres sectores de las defensas de la guarnición de Kohima, continuando sus asaltos al día siguiente. Algunas de los enfrentamientos más salvajes tuvieron lugar en torno al bungalow del vicecomisionado, una zona de alrededor de 365 por 274 m. La guarnición resistió el incesante combate a corta distancia 10 días más antes de que llegara una columna de refuerzo.

Garrison Hill, *abajo*, como aparecía tras algunos de los combates y bombardeos más feroces de la batalla. Esta fue la «última trinchera» que resistió todos los ataques japoneses. Los árboles desnudos, cuando eran tan densos de follaje que hacían casi impenetrable la ladera de la colina, y el suelo pulverizado recuerdan el paisaje del Somme durante la Primera Guerra Mundial. Un paracaídas aislado de un lanzamiento de suministro cuelga abandonado de un tronco desnudo.

Garrison Hill (1), donde sucedieron algunos de los más duros combates, se alzaba por encima de la zona de la pista de tenis. Este era el emplazamiento del puesto de mando del coronel Richards

Las explosiones en torno a las posiciones japonesas (4) testificaban la notable exactitud de las dos baterías de montaña del Ejército de la India, que disparaban en ayuda de sus camaradas sitiados. Aunque disparaban desde 3,2 km de distancia al norte, levantaban barreras de fuego a sólo 14 metros delante de las posiciones avanzadas británicas.

Cuando los británicos se retiraron detrás del bungalow, sus posiciones de vanguardia (2) se quedaron en el extremo occidental de la pista de tenis (3). Pronto los japoneses estuvieron a sólo 20 metros de distancia.

El bungalow del vicecomisionado (5) y otro cercano (8) fueron ocupados por los japoneses en la oscuridad de la madrugada del 9 de abril.

Una vez los japoneses hubieron capturado el área de bungalows, hicieron un hábil uso del terreno baldío (6) creado por las terrazas para reagrupar y reforzar sus tropas de asalto.

La mayor parte del batallón británico que defendía este sector ferozmente atacado tomó posiciones en la parte superior del terraplén detrás de la pista de tenis (11), alrededor del club de tenis (10) y en menor cantidad en su retaguardia (9).

Cuando la guarnición recibió finalmente refuerzos el 18 de abril, todos los árboles de la zona (7), habían sido desprovistos de su follaje y los edificios estaban reducidos a escombros.

to y que era esencial traer refuerzos rápidamente. Para lograrlo, instigó la mayor operación de puente aéreo en el Extremo Oriente con la incansable ayuda del almirante lord Louis Mountbatten, comandante supremo de las fuerzas aliadas del sudeste de Asia. Y desde el 17-30 de marzo, un río de aviones de transporte británicos y americanos transportaron la 5ª División india y toda su impedimenta desde el frente de Arakan, unos 482 km al sur. En los vuelos de salida de Imphal, los aviones llevaron a miles de no combatientes, de modo que sólo los combatientes dependieran de los víveres, precaución que más tarde proporcionaría dividendos.

Mientras tanto, la 50ª Brigada Paracaidista india, que había sido adelantada para apoyar la defensa de Scoones mientras se desarrollaba el puente aéreo, iba a tener un papel importante protegiendo Imphal en un período crítico de la batalla. La brigada fue enviada al nordeste, pista de Ukhrul arriba, para unirse a un batallón de la 23ª División que guardaba este acceso a la llanura. El 19 de marzo sus posiciones fueron atacadas por fuertes columnas de las 15ª y 31ª Divisiones japonesas; tras dos días de encarnizada lucha, las forzaron a retirarse.

En Sangshak, a unos 16 km al sur de Ukhrul, hicieron otra valiente resistencia, esta vez durante 6 días. Superados en número y desesperadamente faltos de agua, los restos de esta valiente fuerza de bloqueo recibieron órdenes el 26 de marzo de hacer una salida a Imphal. Sus combates retardadores habían ofrecido el tiempo necesario para permitir que llegaran y se desplegaran los elementos principales de la 5ª División india, lo que redujo en cierta medida la tensa situación en torno a los extremos de la llanura.

Aún quedaba mucha batalla en Imphal, cuya fluidez ha sido admirablemente resumida por el propio Slim en su libro acerca de la campaña de Birmania, *Derrota a la victoria*: «Osciló atrás y adelante por grandes extensiones de un país salvaje; un día su foco era una colina cuyo nombre no venía en ningún mapa, al siguiente, un pueblo miserable e impronunciable a 100 millas de distancia. Columnas, brigadas, divisiones marcharon y contramarcharon, se encontraron en enfrentamiento sangrientos y se apartaron, estableciendo un modelo confuso difícil de desenmarañar».

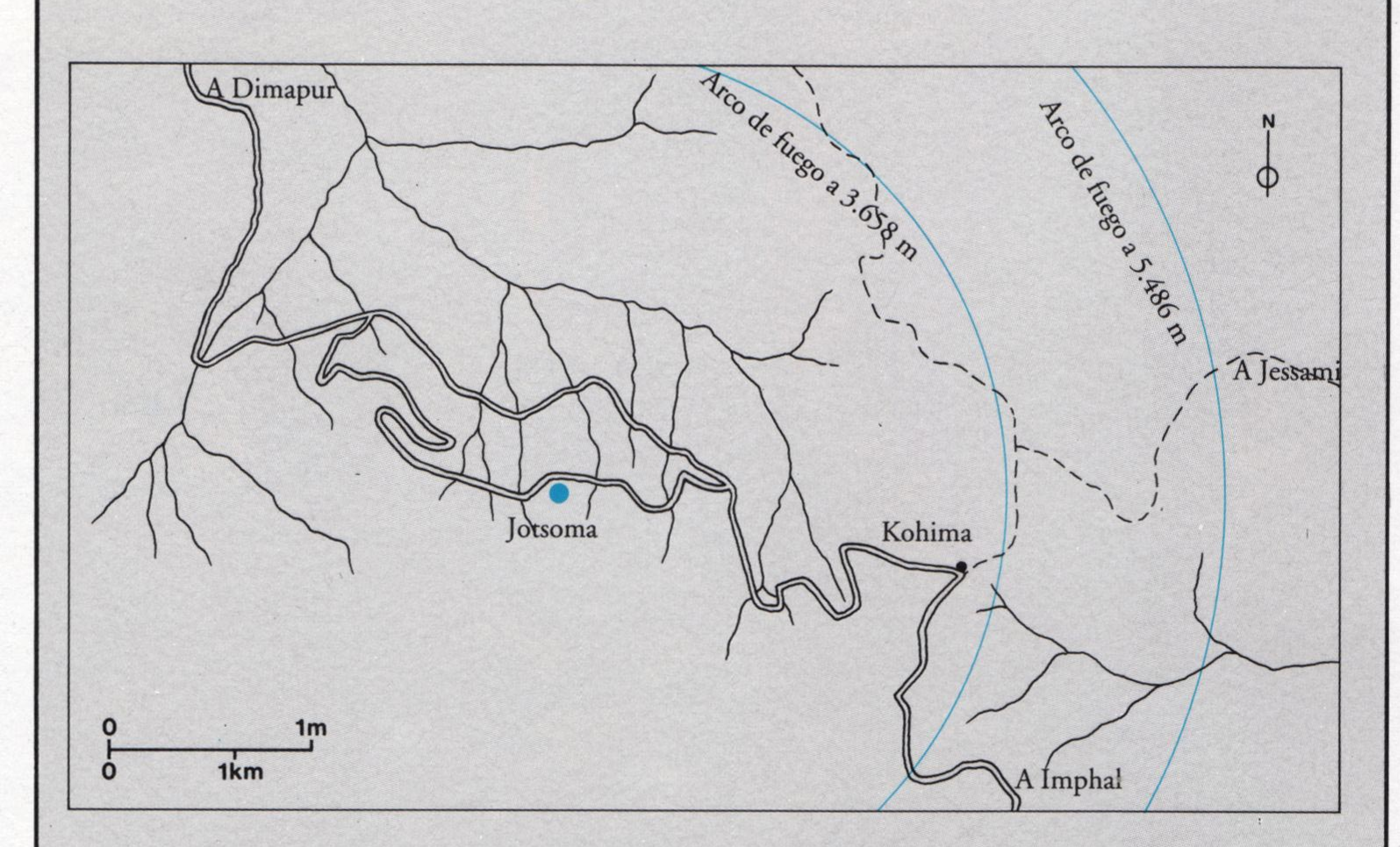
Mientras la batalla continuaba en pleno vigor en Imphal, a mediados de marzo, una situación potencialmente mucho más peligrosa se desarrollaba en las proximidades de Kohima, 97 km al norte, en la única carretera de enlace con la base principal del IV Cuerpo en Dimapur. El largo flanco expuesto de la carretera no había preocupado demasiado a Slim. Aun si Mutaguchi enviaba tropas hacia Kohima, los británicos razonaron que no era probable que ninguna fuerza mayor que un regimiento, sin ayuda de la artillería, conseguiría cruzar los 64 km de jungla densa entre las posiciones japonesas sobre el río Chindwind y la carretera.

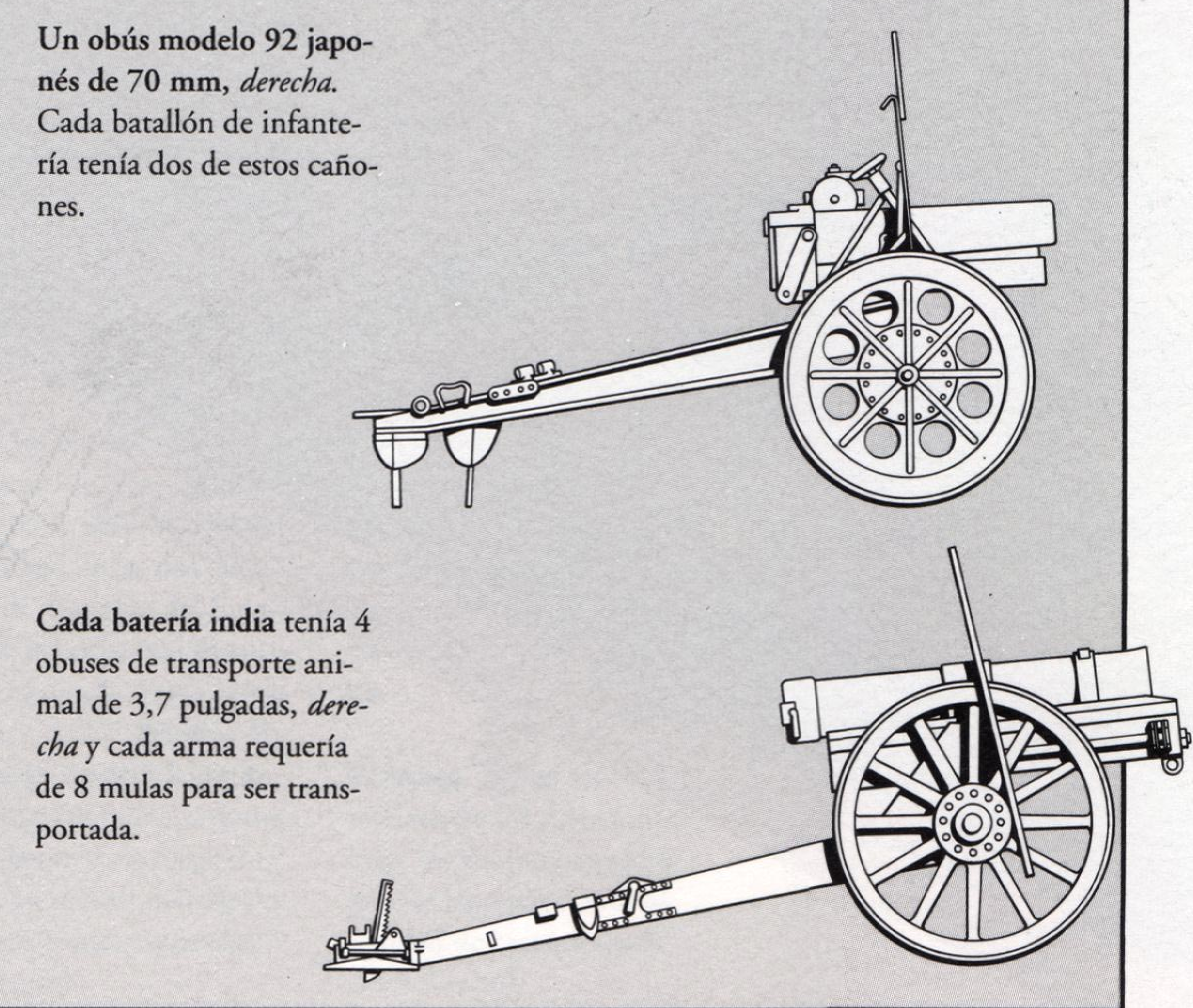
Cañones de montaña

La artillería siempre había supuesto un problema para el transporte animal: un cañón potente era demasiado pesado y voluminoso para que lo llevara una sola mula, mientras que un cañón lo bastante pequeño para ser transportado por un animal era demasiado débil para ser eficaz en las regiones montañosas. Se cree que la solución apareció en Rusia en 1876, cuando un oficial de artillería sugirió fabricar cañones en dos partes que podían enroscarse. Esta y subsiguientes mejoras permitieron al 24º Regimiento de Montaña desplegar su armamento en un emplazamiento de su elección en la defensa de Kohima. Sus cañones eran fáciles de manejar, tenían buena cresta libre y eran además notablemente exactos.

La posición sobre Kohima del Regimiento de Montaña era ideal, pues la altura y el alcance que permitía suponía que los artilleros podían hacer fuego continuo y exacto sobre los japoneses, mientras ellos quedaban fuera del alcance de los cañones enemigos. Además, los cañones eran manejados y comandados por artilleros muy experimentados. En Kohima llegaron a ser tan expertos en determinar la hora y dirección de los ataques japoneses contra la guarnición, que a menudo, una orden de los West Kents sitiados era cumplida antes de que se recibiera el mensaje.

El propio Regimiento Real de West Kent de la Reina reconoció su deuda con los artilleros en un libro titulado *De Kent a Kohima*: «El fuego de estos artilleros era tan meticuloso y exacto que podían hacer fuego a petición contra el otro lado de la pista de tenis sin ningún peligro para nuestras tropas».





Los cañones del 24º Regimiento de Montaña estaban emplazados en la jungla, cerca de Jotsoma, disimulados como un pueblo nativo. Estaban lo suficientemente cerca de la carretera para que los cañones se pusieran en posición y tuvieran un excelente emplazamiento para su puesto de observación en la sierra del Punjab, a unos 1.097 m delante de ellos. Mantenían un arco mortal de tiro hasta 3.200-3.658 m. A horas impredecibles extendían su arco de tiro a 5.486 m creando mayores estragos y daños entre las líneas japonesas.

Un obús modelo 92 japonés de 70 mm, *derecha*. Cada batallón de infantería tenía dos de estos cañones.

Cada batería india tenía 4 obuses de transporte animal de 3,7 pulgadas, *derecha* y cada arma requería de 8 mulas para ser transportada.

La defensa de Kohima

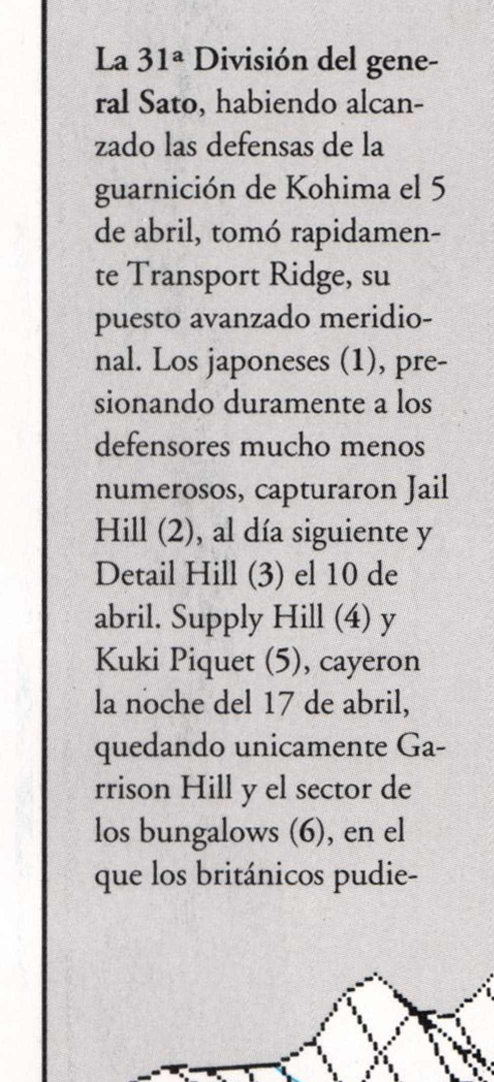
Los británicos habían esperado tener que luchar para defender Imphal, pero no habían previsto tener que defender simultáneamente Kohima de un fuerte ataque. Creían que los japoneses, si emprendían un ataque, podrían traer como máximo un regimiento a través de 64 km de densa jungla para cortar la carretera que llevaba hacia el norte desde la llanura de Imphal hasta la India. Como resultó después, los japoneses trajeron toda su 31ª División con su artillería.

La batalla de Kohima, que empezó el 5 de abril de 1944, se produjo en 3 fases. La primera, el asedio, duró 14 días, durante cuyo tiempo el coronel Richards y una fuerza reunida de 1.500 hombres resistió tenazmente contra la 31ª División del general K. Sato, aunque su perímetro defensivo disminuyó continuamente durante el desigual asedio.

Tras levantar el asedio, los británicos trajeron considerables refuerzos; sin embargo, la resistencia japonesa era fanática. Les costó tres semanas y media a los británicos limpiar la sierra de Kohima, teniendo que vérselas con cada búnker y fortificación por separado.

La batalla aún no había terminado. Gran cantidad de soldados japoneses desnutridos, enfermos pero locos de combate todavía resistían y hubo que solicitar el refuerzo de dos divisiones británicas para destruirles y abrir de nuevo la vital carretera a Imphal.

El general Sato, dándose cuenta de que la situación era desesperada, ordenó la retirada de sus hombres de Kohima el 31 de mayo sin solicitar primero el permiso del comandante del Ejército. Su superior, el general Mutaguchi, enfrentado con este *hecho consumado*, estuvo de acuerdo con la decisión de Sato para salvar las apariencias, pero ordenó a las fuerzas en retirada hacia el sur de la 31ª División que se reunieran con la 15ª División que combatía en Imphal, donde él aún creía que la victoria era posible. Pronto, sin embargo, todo el XV Ejército japonés se vio obligado a retirarse.



La 31ª División del general Sato, habiendo alcanzado las defensas de la guarnición de Kohima el 5 de abril, tomó rapidamente Transport Ridge, su puesto avanzado meridional. Los japoneses (1), presionando duramente a los defensores mucho menos numerosos, capturaron Jail Hill (2), al día siguiente y Detail Hill (3) el 10 de abril. Supply Hill (4) y Kuki Piquet (5), cayeron la noche del 17 de abril, quedando unicamente Garrison Hill y el sector de los bungalows (6), en el que los británicos pudieron establecer una línea de defensa. Las víctimas británicas eran atendidas en el Hospital Ridge (7), la zona dentro del perímetro de la guarnición menos expuesta al fuego japonés.

La primera fase

La noche del 17-18 de abril, los japoneses (1), que habían vencido las posiciones de la guarnición por etapas a lo largo de la sierra de Kohima (2) desde el 5 de abril, tomaron Supply Hill y Kuki Piquet. Los maltrechos pero desafiantes restos del comando del coronel Richards se vieron presionados en un área de 320 m cuadrados sobre Garrison Hill y parte del sector de los bungalows (3) donde el combate había sido intenso durante varios días. El 18 de abril, la mermada guarnición fue finalmente aliviada por unidades de la 2ª División.

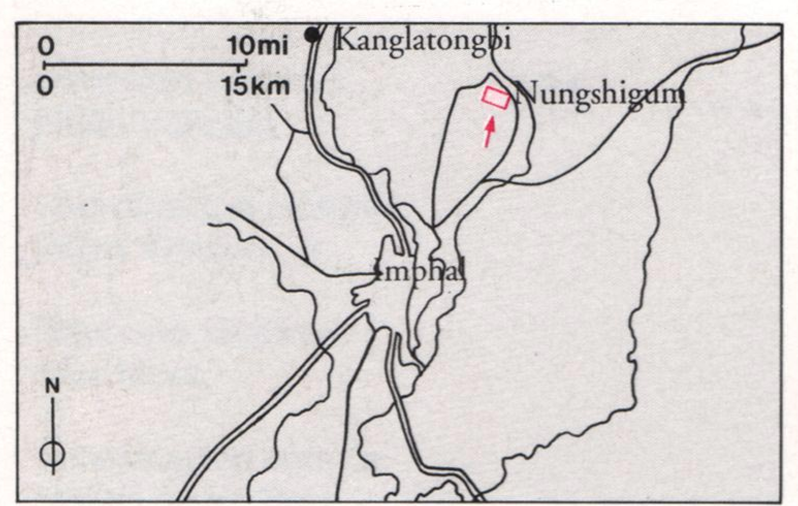
El asalto final

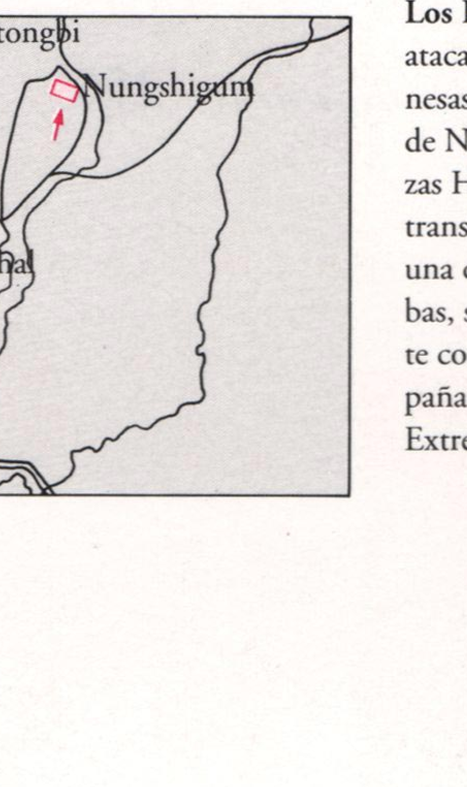
Debido a esta valoración de la situación, sólo se destinó un batallón del Regimiento de Assam para cubrir los accesos orientales a Kohima, que en las primeras fases de la ofensiva U-Go todavía funcionaba como el principal punto de etapa entre Imphal y Dimapur. El pueblo era un centro de provisiones, administrativo y médico, lleno de tropas de retaguardia y de trabajadores civiles. Entonces llegaron informes de que fuerzas enemigas convergían en Kohima. Aun así, los apresurados preparativos para defender el pueblo fueron tratados localmente con menos seriedad de la que requerían.

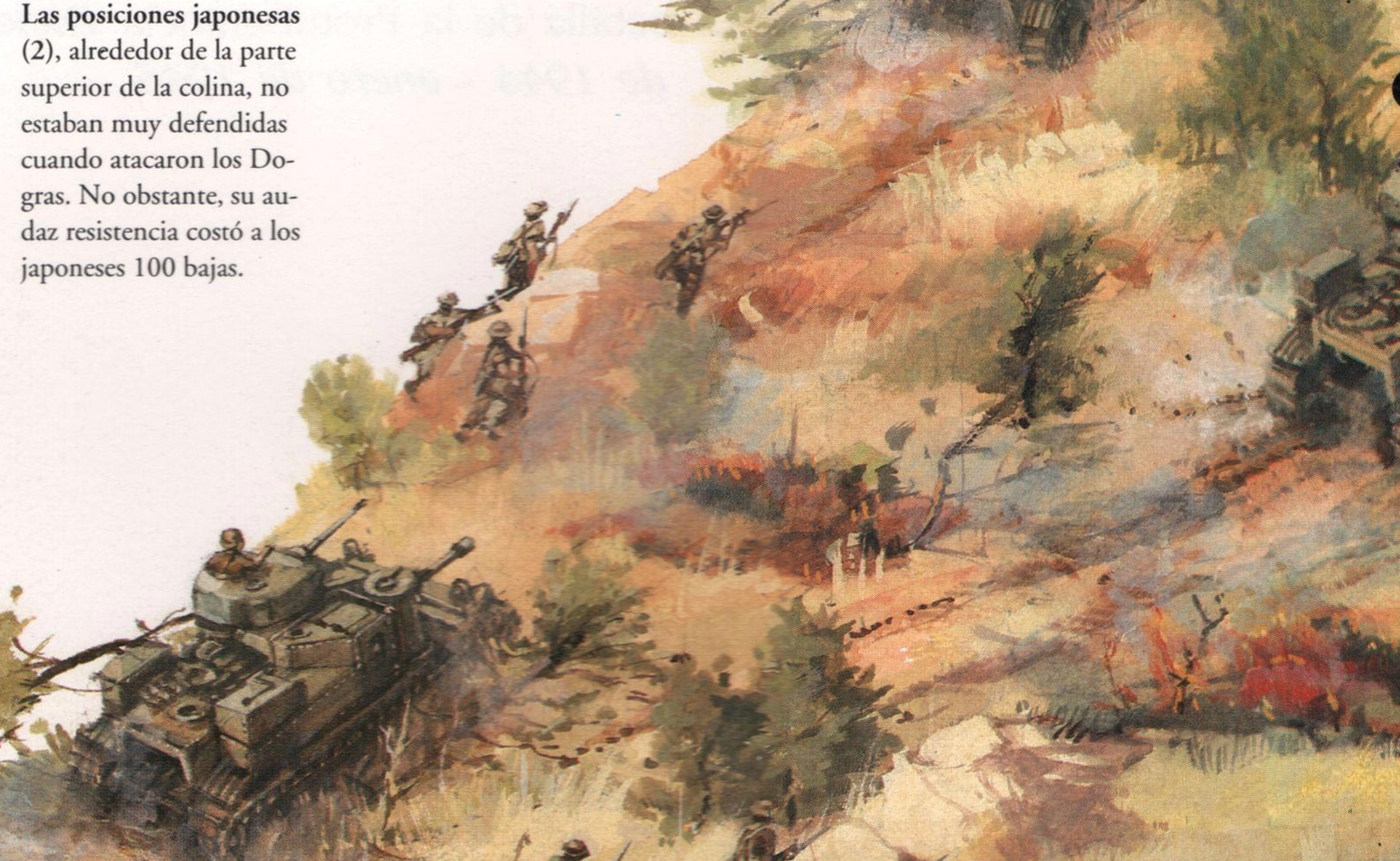
Slim, sin embargo, consciente del peligro no sólo para las líneas de suministro y comunicación del IV Cuerpo, sino también para la extensa base sin defensa de Dimapur, hizo los preparativos para desviar poderosas fuerzas a la zona. Este movimiento no se pudo organizar rápidamente, por lo que se destacó a Kohima como comandante de la guarnición, para organizar adecuadamente la defensa, al coronel Hugh Richards, un imperturbable oficial de infantería de 50 años de edad, con mucha experiencia en la guerra de la jungla. Cuando llegó allí el 23 de marzo, encontró que, aparte del batallón de hombres del Regimiento de Assam apostado al este de la base, un batallón nativo de dudosa calidad y unos pocos pelotones de los Fusileros de Assam, la guarnición comprendía pequeñas fracciones de multitud de unidades, muchas de las cuales no estaban adiestradas en el manejo de las armas. Sin embargo, había cantidad de suministros de comida y munición de armas cortas.

Richards decidió basar su defensa en la sierra de Kohima, una estribación de las colinas de alrededor de 1,6 km de longitud y 320 m de anchura, alrededor de cuya base la carretera serpenteaba en una curva cerrada. Luego, el 27 de marzo, se enteró para su asombro de que no iba a resistir contra el regimiento enemigo previsto: se le venía encima toda la 31ª División de Sato. Tres días más tarde, los japoneses conseguían cortar la carretera entre Imphal y Kohima, y el aislado comando tuvo que confiar en ser abastecido por aire.

Mientras la crisis se aguzaba en Kohima, un torrente de órdenes y contraórdenes tuvieron a las tropas entrando y saliendo del pueblo con desconcertante frecuencia, haciendo aún más difícil la poco envidiable tarea de Richards. Nunca sabía de un día para el siguiente de cuántos soldados dispondría para dotar los nidos de armas excavados. Sus preocupaciones parecieron terminar, sin embargo, cuando Slim envió la 161ª Brigada de Infantería india desde Dimapur, adonde había sido enviada desde el frente de Arakan. Pero el día que llegó a Kohima fue enviada de vuelta a vigilar la gran base de retaguar-







En la segunda semana de abril de 1944, unidades del 51º Regimiento de la 15ª División japonesa tomaron posiciones sobre Nungshigum, una colina de 1.158 m de altura que dominaba Imphal y la principal pista de aterrizaje, a 10 km al suroeste. Los británicos se dieron cuenta enseguida de que si permitían a los japoneses reunirse allí en cantidad, Imphal se vería en grave peligro.

La mañana del 13 de abril, un caluroso y húmedo día de radiante sol, dos compañías del 1/17º Regimiento Dogra, una de las mejores unidades de infantería indias, apoyadas por 6 tanques del Escuadrón B del 3º de Carabineros —artillería de la 5ª División— junto con dos escuadrones de bombarderos en picado Vengeance y un escuadrón Hurribomber se combinaron para desalojar a los japoneses de su posición dominante.

Los Hurribombers (1) atacaban posiciones japonesas cerca de la cumbre de Nungshigum. Estos cazas Hawker Hurricane, transformados para llevar una carga ligera de bombas, se usaron ampliamente como apoyo en las campañas de infantería en el Extremo Oriente.

Las posiciones japonesas (2), alrededor de la parte superior de la colina, no estaban muy defendidas cuando atacaron los Dogras. No obstante, su audaz resistencia costó a los japoneses 100 bajas.

Los japoneses se asombraron cuando 6 Grants (3) escalaron los escarpados accesos a Nungshigum. Los tanques subían a la cima en un ángulo tan agudo que los conductores no podían ver el suelo delante de ellos. Los comandantes de los vehículos, desdeñando la seguridad personal, permanecían de pie en las torretas abiertas para dirigir a los conductores, hostilizando simultáneamente a los japoneses con granadas de mano (4) y pistolas (6). Murieron cinco de los seis comandantes.

En la cumbre, las compañías A y B del 1º de Dogras (5) encontraron una feroz resistencia por parte de los japoneses que habían sobrevivido a los bombardeos aéreos y de artillería, pero los Dogras finalmente limpiaron la sierra con una carga a la bayoneta.

dia, una maniobra que indujo al brigadier de la 161ª a apodar su comando «El del Duque de York»: había sido enviada a lo alto de la colina, luego había descendido de nuevo.

El 5 de abril, el día que la infantería japonesa atacó por primera vez la guarnición de Kohima y después de que la mayoría de los batallones nativos hubieran desertado, el coronel Richards estuvo encantado de ver su fuerza inicial fortalecida por una buena unidad británica, el 4º Batallón del Propio Regimiento Real de West Kent de la Reina, destacado de la 161ª Brigada y enviado para ayudar a la defensa del paso. Con los West Kent llegó una batería del 20º Regimiento de Montaña de la Artillería india; el mando de Richards se veía aumentado ahora a 1.500 combatientes de primera clase y a 1.000 no combatientes.

Aunque el coronel esperaba tener que resistir unos pocos días a lo sumo, porque sabía que Slim llevaba refuerzos masivos por vía aérea a Dimapur, demostró una asombrosa presciencia al distribuir raciones y munición para 14 días a todas las posiciones. Las necesitarían.

A la vez que llevaba 15.000 soldados a través de la jungla de Assam —una gran hazaña en sí mismo—, Sato había traído también cañones de infantería de 75 mm para bombardear la sierra. Asalto tras asalto de oleadas de tropas de refresco fue lanzado contra los defensores duramente presionados, preludiados los ataques japoneses por bombardeos de artillería de corto alcance y ráfagas de bombas de mortero y granadas. Una fuerza tan abrumadora empezó a tener sus efectos y el perímetro de Richards comenzó a reducirse a medida que las posiciones lejanas se hacían insostenibles. En un sector, sólo la anchura de una pista de tenis detrás del bungalow del Vicecomisionado separaba las dos fuerzas.

También se mostró una puntería notablemente exacta en el sector del bungalow. La batería del 20º Regimiento de Montaña había sido incapaz de desplegarse bajo el bombardeo de corto alcance de los japoneses, pero sus oficiales ahora disparaban los cañones que quedaban del 24º Regimiento contra una colina en Jotsoma, a 3 km al noroeste de Kohima. Allí, la brigada entera había sido bloqueada por fuerzas de Sato mientras iba de camino para ayudar de nuevo a Richards. La exactitud del disparo era tal que levantaron una barrera de fuego defensivo justo delante de las posiciones de la guarnición.

Durante ocho duros días, los decididos defensores consiguieron asombrosamente detener los violentos ataques de Sato; luego llegó el «13 negro». La artillería japonesa encontró la línea de trincheras del hospital llena de heridos, y la mayor parte de un lanzamiento en paracaídas de agua muy necesaria y de munición de mortero cayó detrás de las líneas enemigas, mientras los ataques de la infantería de Sato alcanzaban un nuevo pico de intensidad.

La guarnición menguante se había sustentado por repetidas promesas de apoyo por parte de la

Suministros por aire

En la zona de Imphal-Kohima, las carreteras existentes eran en su mayoría inútiles para el tráfico pesado, excepto, por supuesto, la carretera principal a la India, cortada por los japoneses. Las dos principales formas de transporte en esta alejada zona eran, por lo tanto, las mulas y los aviones. Las mulas podían resistir el calor y transportar grandes cantidades de comida y munición a través de la densa jungla y por estrechos pasos de montaña. Pero con los asedios simultáneos de Kohima e Imphal, el avión adquirió importancia crucial, dejando caer suministros a aquellos y desembarcando refuerzos, raciones, municiones y equipo a éstos.

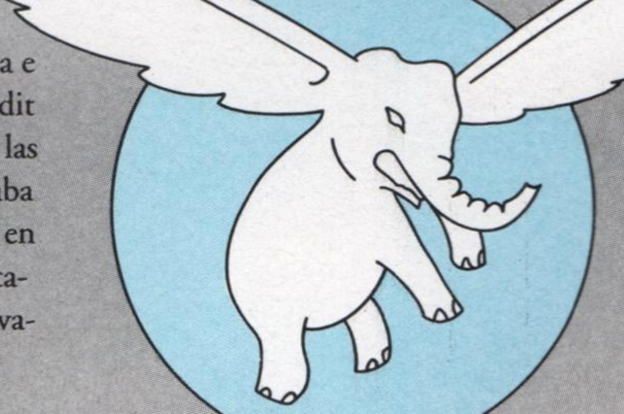
El avión ideal para la tarea era el Douglas Dakota, que podía cargar hasta 3.400 kg y tenía capacidad suficiente para acomodar jeeps y mulas. Asegurados sobre una plataforma, los animales de carga a veces eran lanzados en paracaídas a las tropas que operaban en zonas inaccesibles. Normalmente, estaban cargados y listos para partir 20 minutos después del aterrizaje.

Los Dakotas, una vez realizados sus lanzamientos, aterrizaban en las pistas de la selva británicas o americanas más próximas para recoger a los heridos y trasladarlos a los hospitales de la India. Los Dakotas se utilizaron enormemente como resultado de una petición del general Wavell, comandante en jefe en la India, a Winston Churchill en 1943. Hasta entonces, se había dado prioridad para todas las fuerzas aéreas y suministros al escenario del Oriente Medio y Europa.



Un Dakota del 194º Escuadrón es cargado el 24 de marzo de 1944 con un jeep atiborrado de suministros. Los puentes aéreos eran los medios de suministro más rápidos y seguros para las tropas avanzadas en la jungla.

Después de que los japoneses hubieran sido rechazados en el Arakan, lord Louis Mountbatten, comandante supremo de las Fuerzas Aliadas en el sudeste de Asia, ordenó que 24 Dakotas fueran transferidos desde China para transportar por aire una división entera hacia el norte para alivio de Kohima e Imphal, la primera vez que se había realizado un ejercicio a tan gran escala en la campaña de Birmania.



El 199º Escuadrón se ganó el apodo de los «Elefantes Voladores» por el emblema pintado sobre el fuselaje de sus Hudsons y Dakotas. Durante el período desde marzo a julio de 1944, este escuadrón realizó una media de más de 2.000 horas de vuelo al mes, dejando caer principalmente suministros a las guarniciones de Kohima e Imphal y a grupos chindit que operaban detrás de las líneas japonesas. Formaba parte del Ala 177ª, que en 8 meses había transportado 31.217 soldados y evacuado 28.898 heridos.

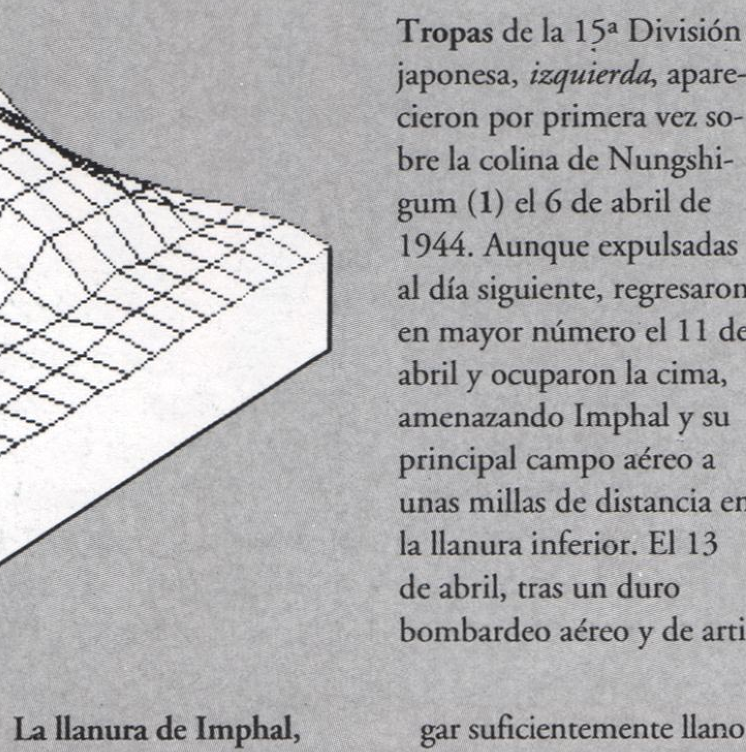
La defensa de Imphal

Cuando el general Mutaguchi inició el ataque «U-Go», lanzando su XV Ejército contra la base británica de la llanura de Imphal a primeros de marzo de 1944, esperaba lograr sus objetivos en el plazo de 3 semanas. Esta confianza equivocada le llevó a operar en terreno difícil con líneas de comunicación largas y virtualmente sin ninguna cobertura aérea. Calculaba que las armas de infantería, la artillería y unos pocos tanques ligeros bastarían para proporcionarle la victoria. Además, consideró innecesario proveer a su ejército de raciones para toda la campaña: cuando sus tropas hubieron consumido la comida limitada que se les había distribuido, les dijo que podían capturar y comer los suministros de su enemigo.

Mutaguchi ordenó a la 33ª División seguir las carreteras hacia el sur y este de la llanura, avanzó la 15ª División por el norte y envió la 31ª División a Kohima para cortar el único enlace por carretera de Imphal. Tenía la confianza de que su plan era tácticamente acertado y que le llevaría a la victoria segura.

Sus columnas de asalto al principio tropezaron con el IVº Cuerpo del teniente general Scoones. Scoones esperaba un ataque y había preparado un plan de defensa. Las unidades de avanzada tenían que replegarse a posiciones fuertes, desde las cuales podían defender la llanura de las fuerzas japonesas envolventes. Allí, tendrían que resistir y luchar pero podían pasar por alto la necesidad de mantener abiertas las líneas de comunicación con otras unidades, pues las raciones y la munición iban a ser suministradas mediante lanzamientos aéreos. Los refuerzos también tuvieron que ser lanzados a la bolsa defensiva autosuficiente por los Dakota de carga.

La guarnición de tropas británicas, indias y ghurka, apoyada por el fuego de la artillería, tanques, cazas y bombarderos, mantuvo a los japoneses a raya y finalmente los forzó a retirarse tras infligir enormes bajas entre los hombres de Mutaguchi, para entonces asediados por el hambre y la enfermedad.



Tropas de la 15ª División japonesa, *izquierda*, aparecieron por primera vez sobre la colina de Nungshigum (1) el 6 de abril de 1944. Aunque expulsadas al día siguiente, regresaron en mayor número el 11 de abril y ocuparon la cima, amenazando Imphal y su principal campo aéreo a unas millas de distancia en la llanura inferior. El 13 de abril, tras un duro bombardeo aéreo y de artillería, compañías de infantería del 1/17º Regimiento Dogra escalaron las dos pistas escarpadas (2, 3) que llevaban hasta las posiciones japonesas; iban acompañadas de seis tanques. Tras una lucha encarnizada, los japoneses se vieron forzados a retirarse.

0 10 20mi
0 10 20 30km
N
Ukhrul
Sangshak
Kanglatongbi
Nungshigum
Imphal
Perímetro defensivo británico
Bishenpur
Wangjing
Río Manipur
Palel
Sita
Torbung
Paso de Shenam
Shuganu

La llanura de Imphal, *abajo a la izquierda,* era de inmensa importancia estratégica, al ser el único lugar suficientemente llano para las pistas de aterrizaje. Los británicos la habían utilizado como base desde la cual reconquistar Birmania desde que habían detenido el avance de los japoneses en mayo de 1942.



Soldados y tanques, *arriba,* se acercan a Nungshigum en abril de 1944. Los japoneses ocuparon la cima de la colina, que se alzaba a 305 m sobre la llanura circundante y les proporcionaba una visión no obstaculizada del cuartel general británico y del principal campo aéreo de Imphal. Para los británicos, era imperativo alejarlos de una posición tan dominante. La tierra, justo antes de las lluvias del monzón, estaba muy seca, con lo que los tanques levantaban densas nubes de polvo.

cercana 161ª Brigada y de elementos de la 2ª División británica que bajaban por la carretera desde Dimapur; pero su situación era ahora desesperada. Incluso así, tuvieron que encontrar la fuerza para resistir durante otros 4 horribles días antes de que los refuerzos finalmente superaran la barrera japonesa al norte de Kohima. Cuando llegaron las fuerzas de apoyo, el 18 de abril, encontraron a Richards y a sus hombres amontonados en un fétido terreno tapizado de cráteres de 320 metros cuadrados, maltrechos pero sin acobardar. Habían sufrido más de 600 bajas.

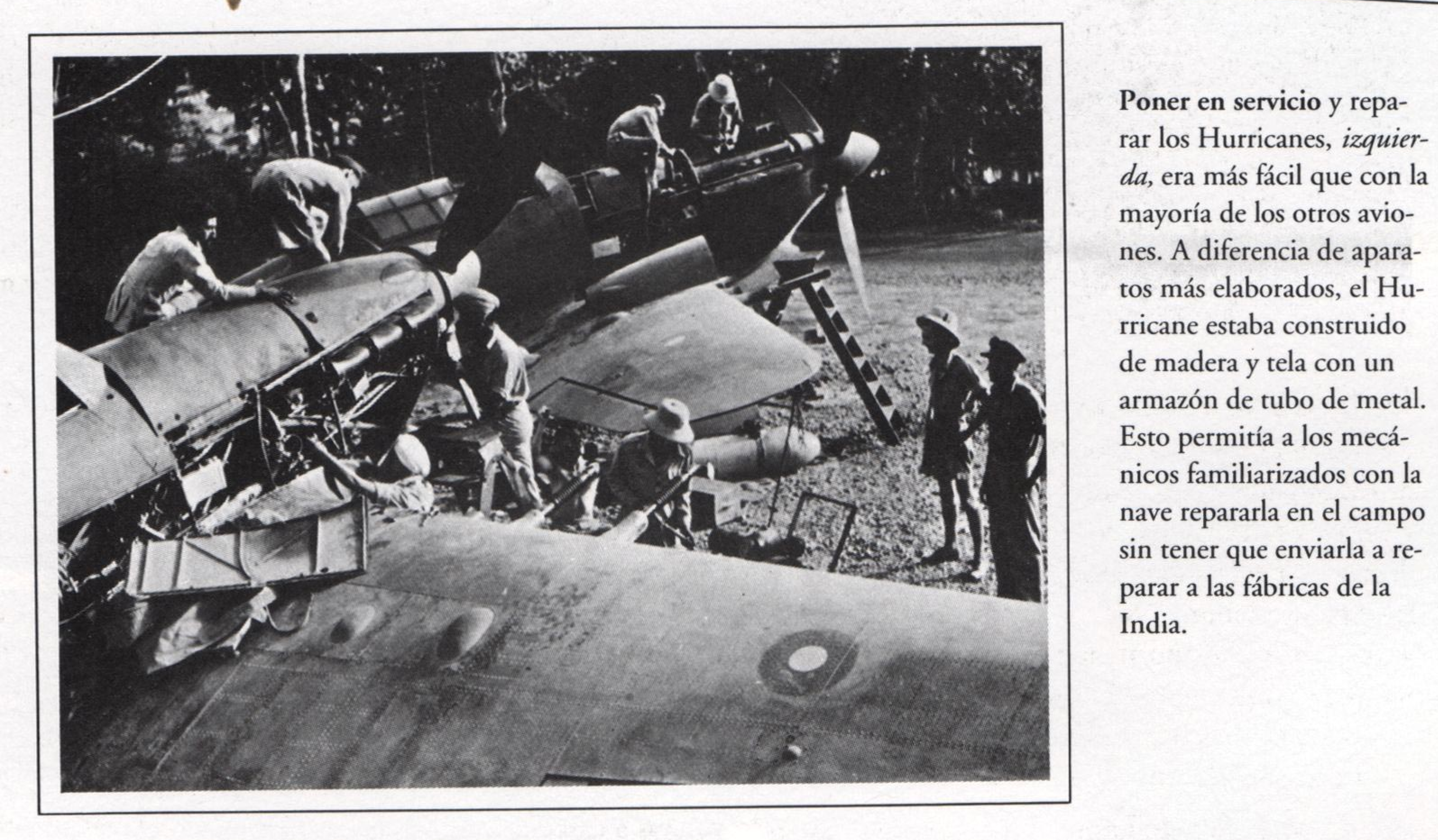
La batalla de Kohima estaba, sin embargo, lejos de terminar. Los japoneses habían desviado parte de sus fuerzas para constituir una fuerte línea fortificada en el paso que ahora dominaban. Slim ordenó al teniente general M. Stopford, del XXXIII Cuerpo, que dirigía ahora las operaciones en el frente de Kohima, que aplicara una presión implacable sobre Sato y, a mediados de mayo, el enemigo, muy mermado y sin suministros adecuados, estaba a la defensiva y sufría, pero no estaba dispuesto a capitular. La misma situación se aplicó por toda la llanura de Imphal, aunque era evidente que la ofensiva U-Go estaba condenada.

Habiendo conseguido una superioridad de 3 a 1, Slim procedió al ataque en todos los frentes; incluso cuando el monzón estalló a finales de mayo, él insistió en que debía mantenerse el impulso. Poco a poco, los japoneses fueron obligados a ceder terreno y el 22 de junio se abrió de nuevo la línea de comunicaciones terrestres cuando los tanques de la 2ª División, avanzando desde Kohima, se encontraron con una patrulla de infantería de la 5ª División que subía la carretera, a 16 km al norte de Imphal.

El XV Ejército de Mutaguchi estaba ahora en franca retirada a través del río Chindwin. En las prolongadas batallas alrededor de Kohima e Imphal, los japoneses sufrieron 53.000 bajas, 30.000 de las cuales eran muertos. Slim, que había perdido 16.000 hombres, podía comenzar la reconquista de Birmania.



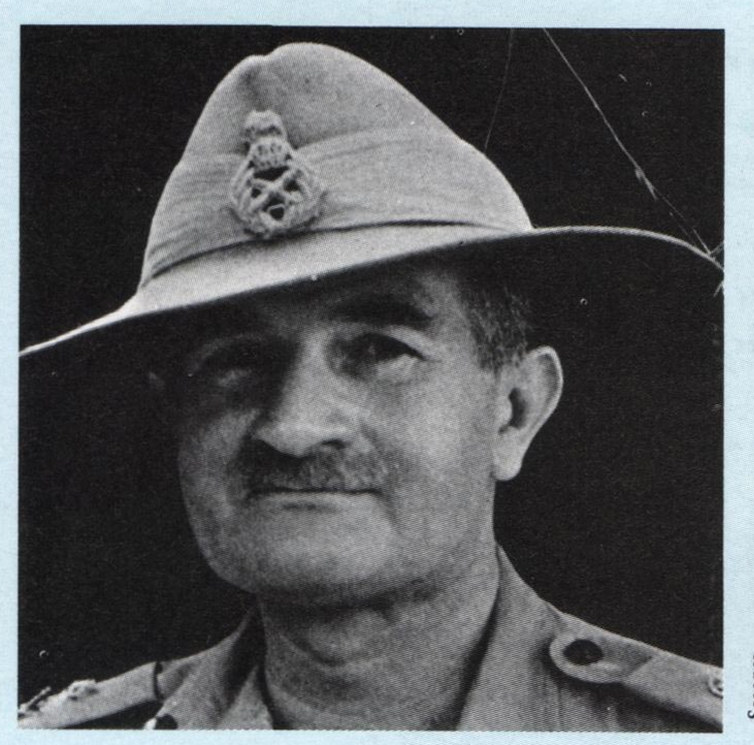
El monzón, que normalmente empezaba a finales de mayo, iba precedido por lluvias intermitentes y largos períodos de calor intenso. Para junio, sin embargo, los aguaceros habían convertido las endurecidas y polvorientas pistas en lodazales, *izquierda*, mientras que los ríos que irrigaban la zona habían crecido de tal manera, *abajo*, que hacían el avance, siempre difícil, a veces imposible.



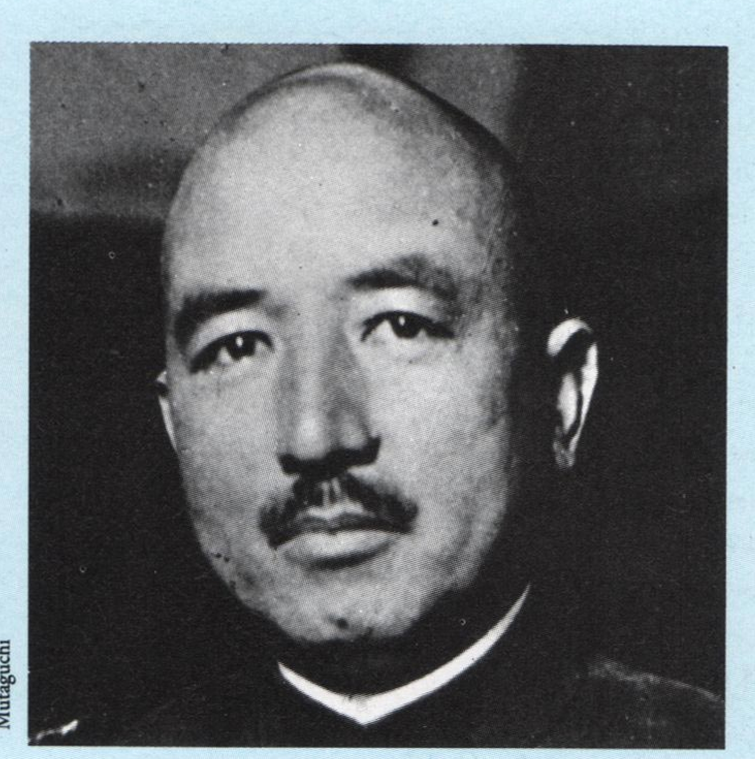
Poner en servicio y reparar los Hurricanes, *izquierda*, era más fácil que con la mayoría de los otros aviones. A diferencia de aparatos más elaborados, el Hurricane estaba construido de madera y tela con un armazón de tubo de metal. Esto permitía a los mecánicos familiarizados con la nave repararla en el campo sin tener que enviarla a reparar a las fábricas de la India.

La Estrella de Birmania, *centro izquierda*, con su llamativa cinta, fue la medalla de campaña concedida a todos los hombres y mujeres que sirvieron en el mando del sudeste de Asia durante los años 1942-5.

Los comandantes







El general sir William Slim (1891-1970), un hombre de sobresaliente claridad mental, imbuía de confianza a todos los que servían bajo su mando en el XIV Ejército. Slim había mantenido siempre que su mejor oportunidad de volver a Birmania era derrotando decisivamente a los japoneses antes de cruzar el río Chindwin, puesto que, si no lo hacía, temía que ellos pudieran concentrar fuerzas aplastantes contra él en la orilla oriental. Así, los japoneses, al cruzar el río para atacar Imphal, le daban precisamente la oportunidad que había buscado.

Teniente general G.A.P. Scoones (1893-1975), un intelectual con mente analítica, era considerado por Slim el oficial superior más inteligente de su frente. Las órdenes de Scoones eran «defender la llanura de Imphal y destruir cualquier enemigo que entrara en ella»; para hacerlo, formó «bolsas» defensivas alrededor de puntos estratégicos. Scoones y Slim, en una operación táctica por lo demás extraordinaria, cometieron un error de cálculo: pensaron que Mutaguchi sólo podía lanzar un regimiento contra Kohima; en realidad consiguió desplegar una división entera.

El teniente general Renya Mutaguchi (1888-1966) era un hombre intrépido y despiadadamente ambicioso que se deleitaba con la guerra. Tras la ocupación japonesa de Birmania, argumentó que la jungla montañosa y sin carreteras entre Birmania e India, las enfermedades propias de la zona y las extensas líneas de suministro japonesas se combinaban para hacer peligroso un mayor avance. Después de que Wingate superara los problemas de operación en la selva, Mutaguchi cambió de opinión y decidió atacar las bases británicas de Imphal y Kohima.



La Cruz de Kohima

Debido al extremo calor de Kohima, los cadáveres tenían que enterrarse inmediatamente. Los soldados supervivientes levantaban cruces improvisadas y después se hacía una cruz más grande y duradera, arriba. Esta cruz de madera se conserva ahora en Maidstone, Kent. La práctica de que las unidades levantaran monumentos en memoria de sus camaradas era rara en la Segunda Guerra Mundial, aunque común en la Primera. Después de la guerra, 1.287 tumbas británicas e indias fueron reunidas en un cementerio único y señaladas por un altar y una Cruz del Sacrificio hecha de piedra local. La inscripción reza:

When you go home
Tell them of us and say,
For their tomorrow
We gave our today.

Cuando vuelvas a casa
háblales de nosotros y diles
que por su mañana
entregamos nuestro hoy.

Kohima-Imphal: punto de inflexión en Oriente

Tras las batallas decisivas de Kohima e Imphal, la iniciativa en Birmania pasó irrevocablemente a manos aliadas. El ejército japonés había sufrido alrededor de 92.000 bajas —muertos, heridos y desaparecidos— desde el inicio de la campaña de 1944; los supervivientes, ahora inadecuadamente suministrados, estaban al borde de morir de hambre.

Los japoneses, lejos de ser reforzados, fueron en realidad desprovistos de unidades al convertirse Birmania en un escenario de prioridad inferior para su alto mando porque las ofensivas americanas del Pacífico convergían sobre las islas del Japón. Además, las pérdidas japonesas en las batallas del mar de Coral, Midway y golfo de Leyte habían eliminado a su flota como fuerza de combate válida.

También en el aire tenían los Aliados una superioridad aplastante. En octubre de 1944 tenían 392 cazas y más de 150 bombarderos en el escenario de Birmania; los japoneses sólo podían reunir unos 50 aviones en condiciones de operar. Tras Kohima e Imphal, el ejército japonés de la zona de Birmania quedó ampliamente superado en número, mal equipado, sin suministros y virtualmente aislado. La derrota final era inevitable, pero la mayoría de los soldados japoneses siguieron luchando con tenaz valentía; algunos grupos aislados resisitieron durante años.

El general Slim les rindió tributo: «Todos hablamos de combatir hasta el último hombre y la última bala. El soldado japonés fue el único que lo hizo así». Fue también el más generoso en alabanza de sus propias tropas. «Birmania fue una guerra de *soldados* —escribió—; ellos convirtieron la derrota en victoria.»

La campaña de Normandía/*Junio-agosto de 1944*

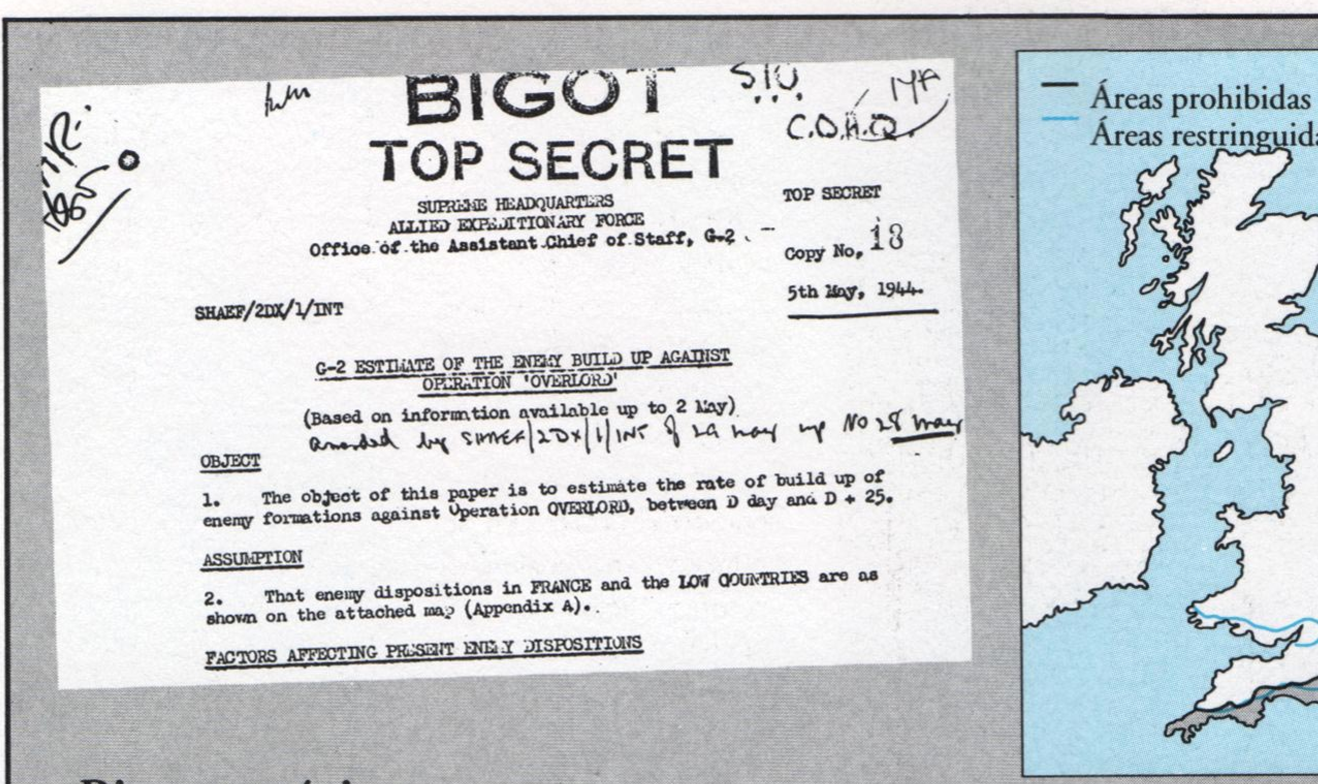
El 6 de junio de 1944 —el Día-D— los Aliados asaltaron la «Fortaleza Europa» de Hitler con la fuerza invasora más poderosa jamás reunida, abriendo así el segundo frente que Stalin llevaba pidiendo desde 1941. Pero incluso antes de que los soviéticos empezaran a insistir en la acción de aliviar la presión alemana sobre el frente oriental —de hecho, desde poco después de la evacuación de Dunkerque en 1940— los británicos habían planeado volver la guerra hacia Europa, «Si era necesario, sólos», según las desafiantes palabras del primer ministro Winston Churchill. Era cuestión de reunir hombres y *material* suficientes para la tarea, resistiendo mientras a las fuerzas del Eje y las japonesas en otros escenarios; tardó 4 años en hacerlo así.

La invasión de Europa se discutió cuando Churchill y Roosevelt se reunieron en Casablanca en enero de 1943, pero no era factible ese año: los recursos no estaban disponibles. Se acordó, sin embargo, nombrar al teniente general británico Frederick Morgan ante el que sería designado jefe del Estado Mayor del mando supremo aliado (COSSAC) para elaborar un plan detallado de un asalto a gran escala contra la Francia ocupada. El proyecto de Morgan para un ataque por Normandía, comenzado el 1 de mayo de 1944, conocido con la clave «Overlord», fue aprobado en la conferencia de proyectos celebrada en agosto de 1943 en Quebec, a la que asistieron Churchill y Roosevelt.

Pero hasta diciembre no se nombró el jefe de la Fuerza Expedicionaria Aliada: el general Dwight D. Eisenhower, que había dirigido los exitosos desembarcos aliados en el norte de Africa y en Italia. El resto de los «jefazos» para Overlord eran británicos: el viceomandante supremo, mariscal jefe del aire sir Arthur Tedder; comandante naval aliado, almirante sir Bertram Ramsay; comandante de las Fuerzas Aéreas Aliadas, mariscal jefe del aire sir Trafford Leigh-Mallory; comandante de las Fuerzas Terrestres Aliadas, general sir Bernard Law Montgomery.

El ritmo de los preparativos para la invasión aumentó ahora drásticamente. Tanto Eisenhower como Montgomery pensaban que el plan de asalto de COSSAC era demasiado débil sobre un frente demasiado estrecho. Por lo tanto, se añadieron otras dos divisiones por mar y una aerotransportada a las cinco divisiones originales para el primer asalto, en un frente ampliado de 56 a 80 km en la bahía del Sena, al este de la península de Cherburgo. Pero esta ampliación del plan creó un nuevo problema: no había suficientes transportes de desembarco. Eisenhower amplió su armada a expensas de la campaña de Italia del general sir Harold Alexander y retrasó la fecha de invasión de mayo a junio para beneficiarse de la producción de transportes de desembarco de un mes más.

En los meses previos a la invasión se realizó un detallado reconocimiento de la costa de Normandía. La información proporcionada por atrevidos vuelos fotográficos se veía aumentada


BIGOT
TOP SECRET

SUPREME HEADQUARTERS
ALLIED EXPEDITIONARY FORCE
Office of the Assistant Chief of Staff, G-2

TOP SECRET
Copy No. 18
5th May, 1944.

SHAEF/2DX/1/INT

G-2 ESTIMATE OF THE ENEMY BUILD UP AGAINST OPERATION 'OVERLORD'

(Based on information available up to 2 May)

OBJECT

1. The object of this paper is to estimate the rate of build up of enemy formations against Operation OVERLORD, between D day and D + 25.

ASSUMPTION

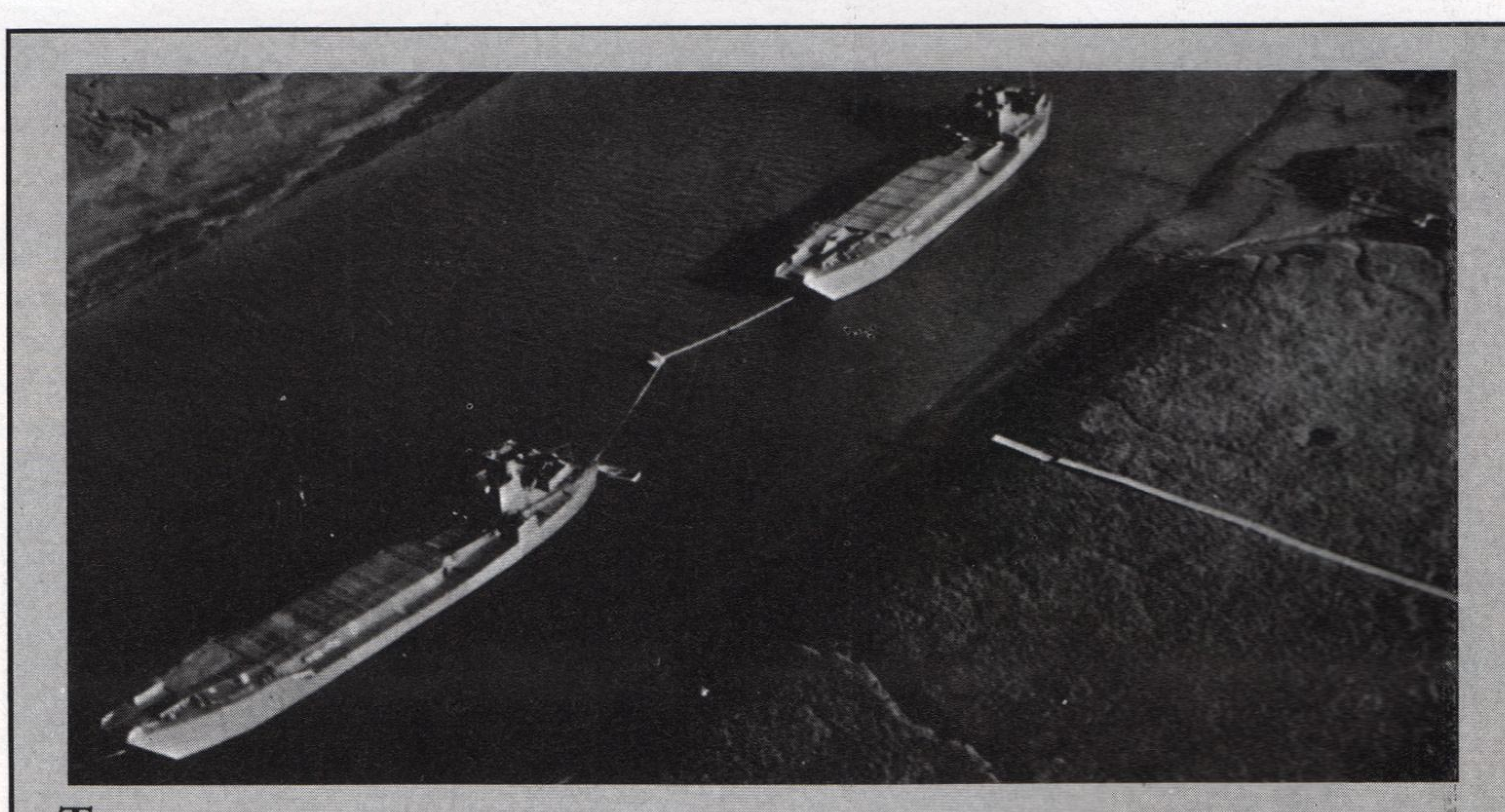
2. That enemy dispositions in FRANCE and the LOW COUNTRIES are as shown on the attached map (Appendix A).

FACTORS AFFECTING PRESENT ENEMY DISPOSITIONS

«Bigot»: máximo secreto

Durante los meses previos a los desembarcos de Normandía, los Aliados occidentales tuvieron que asegurarse de que los alemanes no recibieran ninguna información acerca de sus planes. Se tomaron precauciones elaboradas para mantener el secreto, y el acceso a grandes zonas de Gran Bretaña fue severamente restringido (*ver mapa*). La clasificación de máxima seguridad llevaba el código «Bigot», formado con el deletreo al revés de «To Gib», el sello utilizado en los documentos del personal enviado a Gibraltar. Estos papeles sólo podían ser vistos por «bigots», unas pocas personas declaradas dignas de confianza. Todos los bigots estaban bajo vigilancia continua y tenían prohibida cualquier acción que pudiera exponerles a ser capturados e interrogados.

Hubo muchos sustos relacionados con los documentos clasificados como Bigot; el primero en marzo de 1944, cuando el FBI encontró un paquete con documentos Bigot abierto accidentalmente en una oficina de distribución postal de Chicago. El suceso no tuvo ninguna consecuencia y, a pesar de tales errores, la seguridad Bigot fue tan impermeable que el servicio de información alemán nunca descubrió los puntos de desembarco elegidos por los Aliados.



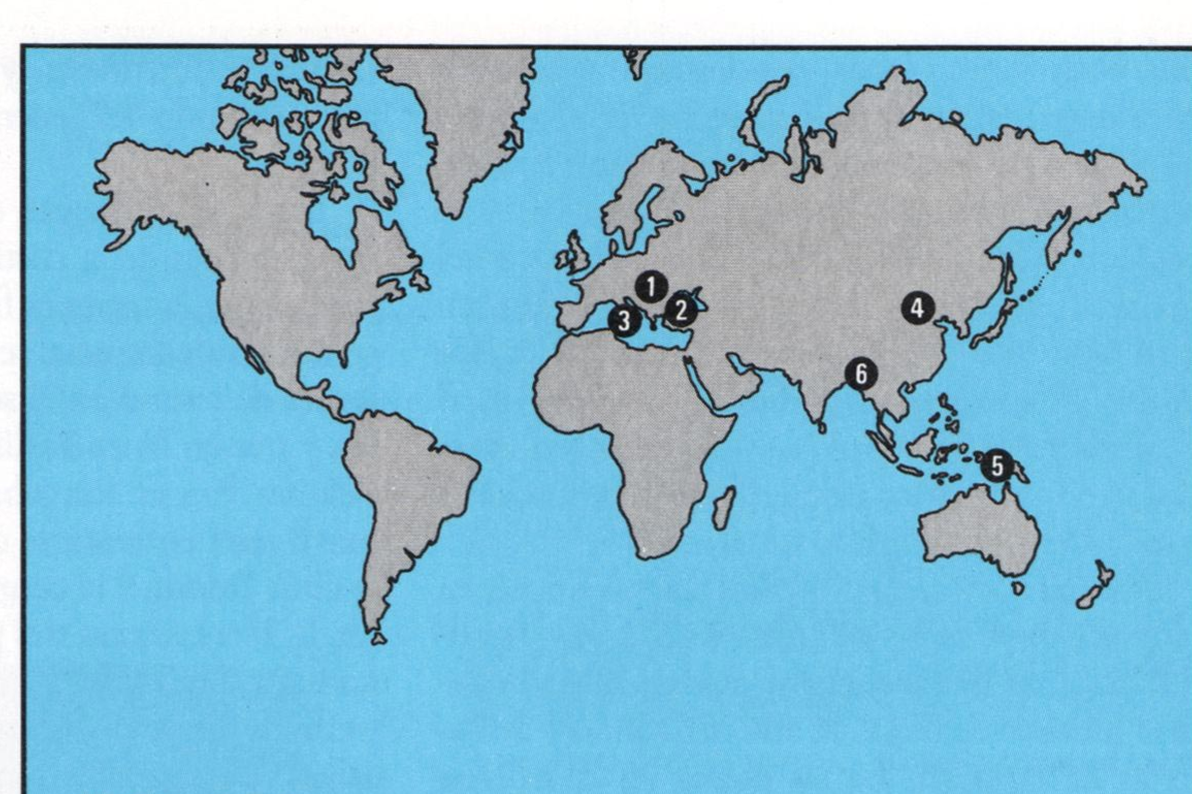
Trampas y estratagemas

El secreto por sí mismo no bastaba. Con cientos de miles de soldados, sus armas y suministros concentrados al sur de Inglaterra, era imposible disimular el hecho de que una invasión de Europa, casi ciertamente del norte de Francia, era inminente. Era posible, sin embargo, engañar a los alemanes respecto a la ubicación exacta de los desembarcos. Por lo tanto, se ideó un plan de engaño.

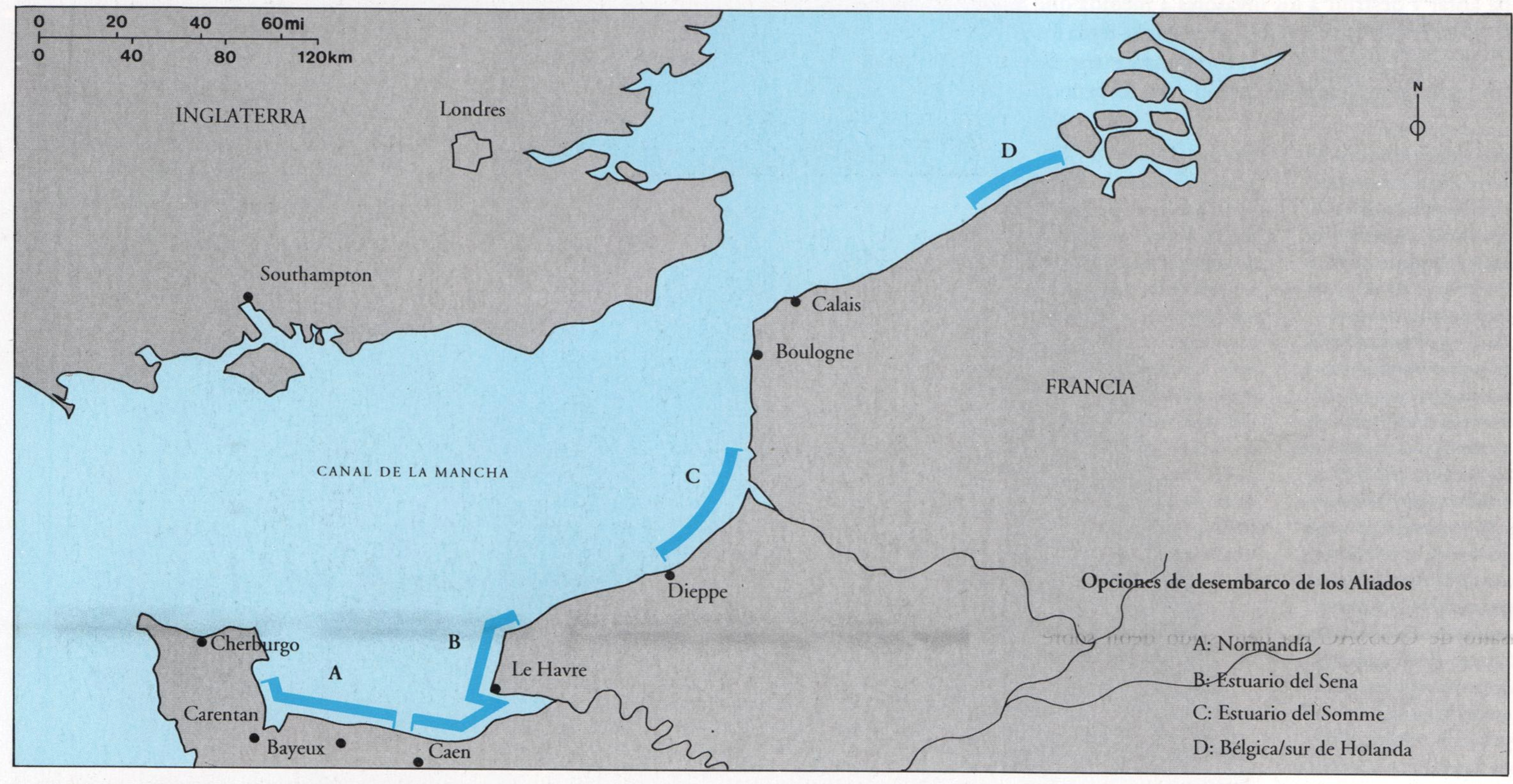
Mientras la fuerza invasora se reunía al sudoeste de Inglaterra, se establecieron en el sudeste campamentos, tanques y lanchas de desembarco falsos (*arriba*), para dar la impresión de un ejército que se preparaba. El Día D, aviones aliados dejaron caer toneladas de láminas metálicas sobre la zona de Calais, y barcos enviaron otras a la deriva; en las pantallas de radar alemanas aparecían como aviones y barcos de guerra. En consecuencia, 19 Divisiones alemanas se mantuvieron inactivas alrededor de Calais, mientras casi 322 km al sudoeste, las fuerzas aliadas se aseguraban una cabeza de playa. Tan efectivo resultó este plan que, durante las seis semanas siguientes a los desembarcos, Hitler todavía creyó que el ataque principal sería por el paso de Calais.



El Reino Unido se convirtió en un campamento armado durante los meses inmediatamente anteriores a los desembarcos de Normandía. A lo largo de toda la costa sur, puertos pequeños y grandes se llenaron de barcos, *izquierda*, armas y suministros, y tierra adentro se situaron grandes almacenes de suministros adicionales. En el sur de Inglaterra, por todas partes se había convertido zonas de terreno llano en campos de aviación; los bosques ocultaban los vehículos militares. Y, por el momento, los campamentos cerrados se convirtieron en el hogar de cientos de miles de soldados.



El 2 de abril de 1944, los rusos entraron en Rumania (1) y el 9 de mayo recobraron Sebastopol (2). Los polacos ocuparon el monasterio de Montecassino el 18 de mayo, y el 4 de junio Roma (3) cayó en manos de los Aliados. En Extremo Oriente, los japoneses renovaban su ofensiva en China (4); el 17 y 22 de abril, tropas americanas desembarcaban sin oposición en Nueva Guinea Holandesa (5). La batalla de Kohima (6) terminaba con una victoria británica el 3 de junio.



Los británicos empezaron a planear una invasión de Europa sólo días después de que Francia hubiera capitulado ante Alemania. La noche del 23 de junio de 1940, una flotilla de lanchas rápidas de la RAF transportó alrededor de 100 soldados británicos al otro lado del canal, a Boulogne y Le Touquet, donde atacaron edificios ocupados por alemanes, matando a dos. El efecto militar del ataque fue mínimo, pero como gesto de desafío fue insuperado.

Luego, en julio de 1941, cuando Gran Bretaña estaba todavía a la defensiva, el Centro de Desarrollo y de Entrenamiento Interarmas elaboró el primer plan detallado para un asalto anfibio en Francia. El 19 de agosto del año siguiente, tropas de asalto canadienses y británicas zarparon del sur de Inglaterra para bombardear el puerto de Dieppe. Fueron repelidos con graves pérdidas, pero las lecciones aprendidas resultaron ser inapreciables en 1944.

Los problemas que afrontaban los Aliados eran similares a los que habían disuadido a Hitler de invadir Inglaterra en 1940. No menor era la dificultad de encontrar el emplazamiento ideal para el desembarco. El paso de Calais fue rechazado porque este sector era el más fuertemente fortificado a lo largo de la costa francesa. Bretaña se desechó por estar demasiado lejos de Alemania, lo que suponía líneas de comunicación largas. En el este, Holanda y Bélgica podían ser rápidamente reforzadas por el enemigo.

Esto sólo dejaba una posibilidad: la península de Cotentin y la zona alrededor de Caen, un sector limitado por los ríos Sena, Eure y Loira. Caen se convirtió en el objetivo principal con un ataque subsidiario contra la costa este de la península para facilitar la pronta captura del puerto de Cherburgo.

por ocasionales visitas clandestinas a la orilla para inspeccionar la configuración del terreno y las defensas instaladas por los alemanes. Estas se hacían cada vez más formidables a medida que pasaban las semanas; gracias a los esfuerzos del mariscal de campo Erwin Rommel, quien, en noviembre de 1943, había sido designado por Hitler para comandar el Grupo de Ejércitos B de Francia. Se le dio una responsabilidad especial para mejorar las insuficientes fortificaciones a todo lo largo del Muro del Atlántico.

Rommel reforzó los búnkers de hormigón en las posiciones de los cañones; fortaleció y extendió las obras de campaña ya existentes y aumentó el número de nidos de ametralladoras y de baterías de mortero. En las playas se repartieron con liberalidad dispositivos varios —algunos explosivos, algunos simplemente obstáculos— para disuadir a la fuerza de desembarco. Desde el comienzo, Rommel estaba convencido de que la guerra se ganaría o se perdería en las playas, punto de vista no compartido por su inmediato superior, el mariscal de campo Gerd von Rundstedt, comandante en jefe del Oeste, que planeaba aislar y destruir a los invasores a medida que se adentravan. Para lograrlo, Rundstedt tenía los Grupos de Ejércitos B y G, comandados respectivamente por Rommel y por el coronel general Johannes Blaskowitz, y el Grupo Panze Oeste bajo el mando del general Geyr von Schweppenburg.

Tenía 38 divisiones de infantería encargadas de la defensa de la costa, extendidas desde Holanda hasta la frontera francoespañola y a lo largo del sur de Francia; se concentraron siete divisiones de reserva en el sector de estrecho de Calais y tres en Normandía. Cuatro de sus diez divisiones Panzer formaban la reserva estratégica móvil para enfrentarse con una invasión. Hitler le dio a Rommel el control de una división Panzer, la 21ª; las otras tres permanecieron sin destino hasta que Hitler les ordenó avanzar. La Luftwaffe de Francia disponía sólo de 160 aviones útiles, 70 cazas y 90 bombarderos y la marina de guerra sólo tenía unos pocos destructores, lanchas y submarinos en el canal de la Mancha. Contra este variado surtido de fuerzas alemanas recibió la orden de batalla la fuerza acumulada de los Aliados occidentales: 39 divisiones (20 americanas, 14 británicas, 3 canadienses, 1 francesa libre y 1 polaca); casi 11.000 aviones de combate (5.000 de los cuales eran cazas); 2.300 aviones de transporte y 2.600 planeadores y más de 6.000 barcos de guerra, de transporte y de desembarco.

El asalto iba a ser encabezado por «tanques nadadores» especialmente desarrollados y otros ingeniosos vehículos armados. Los suministros se desembarcarían en dos enormes puertos artificiales y el combustible se bombearía directamente a Normandía desde Inglaterra vía Pluto (oleoducto por debajo del océano).

Los alemanes se dieron cuenta de que era probable una invasión en el verano de 1944, pero la fecha y localización exacta fueron el secreto mejor guardado de la guerra. Verdadera-



En las primeras horas de la invasión, era esencial para los Aliados salvaguardar los flancos de la cabeza de playa, impidiendo que los alemanes introdujeran refuerzos. Eisenhower tenía una total superioridad aérea, pero sus aviones no podían alcanzar blancos pequeños por la noche o con mal tiempo, por lo que decidió utilizar tropas aerotransportadas para apoderarse de las fortificaciones, volar o asegurar puentes y desorientar y confundir a los alemanes. La tarea de conquistar y defender el puente del canal de Caen en Bénouville y el puente del río Orne en Ranville, en la orilla izquierda, le fue encomendada a la 6ª División Aerotransportada británica. Estos blancos cruciales estaban separados alrededor de 0'4 km en la carretera costera.

Los tres planeadores Horsa asignados para la captura del puente de Bénouville (**1**), después rebautizado puente Pegaso por la insignia de las tropas aerotransportadas, se sucedían con intervalos de un minuto. Los alemanes habían empezado a cavar agujeros (**10**) para los «espárragos de Rommel»: postes destinados a rasgar las panzas de los planeadores al aterrizar; parecía que esperaban un ataque.

El primer planeador (7) llegó a las 00.16 h y tuvo que utilizar su paracaídas para reducir la velocidad; esto le hizo levantar la cola y lo lanzó contra una alambrada; se aplastó el morro. El piloto y copiloto, atados aún en sus asientos, fueron lanzados inconscientes fuera de la carlinga: los primeros soldados aliados en aterrizar en tierra francesa. En el interior del Horsa, todo el mundo quedó momentaneamente sin sentido. El mayor John Howard, el comandante, golpeó el techo y su casco se aplastó contra sus ojos. Cuando volvió en sí pensó primero que había sido herido y cegado.

El piloto, no obstante, había aterrizado el planeador exactamente en el lugar preciso junto al canal (**3**). En unos segundos, los hombres recobraron la conciencia, saltaron fuera y fueron tras su blanco. Afortunadamente, un cañón antitanque alemán (**6**) junto al puente no estaba tripulado.

El primer desembarco logró una sorpresa completa. Dos centinelas adolescentes que cruzaban el puente en direcciones opuestas, confundieron el choque del aterrizaje del planeador con el de un trozo de bombardero aliado dañado.

Un minuto después aterrizó el segundo planeador (**8**), y su contingente se reunió con el primer grupo en el extremo oriental del puente. Su tarea primordial era limpiar las trincheras de la parte alejada de la carretera de tropas alemanas y despejar un fortín (**4**).

Cuando cruzaban la carretera, chocó contra el suelo el tercer planeador (**9**) y el médico de la unidad, que iba sentado detrás del piloto, fue lanzado a través del parabrisas.

Mientras Howard y sus hombres limpiaban las trincheras y el fortín, los soldados del primer y segundo planeadores asaltaban el puente desde el extremo oriental. Uno de los centinelas alemanes echó a correr al extremo occidental gritando «¡Paracaidistas, paracaidistas!». Su compañero disparó su pistola de señales (2) y fue derribado inmediatamente.

Algunos hombres (5) cruzaron corriendo el puente para tomar el café Gondrée (**11**) y otros edificios, mientras los zapadores quitaban las espoletas de demolición del puente, pero no encontraron ningún explosivo. A los diez minutos del aterrizaje, la pequeña fuerza había capturado el puente; lo retuvo durante dos horas hasta que fueron relevados por hombres del lanzamiento principal al este de Ranville.

mente, los Aliados montaron una compleja y exitosa operación de engaño para convencer al enemigo de que el blanco era la costa del estrecho de Calais.

Tras el aplazamiento del Overlord en mayo, el primer período que ofrecía la combinación deseada de una noche de luna y de marea baja justo después del amanecer era el 5, 6 y 7 de junio; Eisenhower estableció el 5 de junio. Cuando llegó junio, sin embargo, el tiempo empeoró de tal manera que el general, preocupado, retrasó la operación 24 horas. En una reunión de sus oficiales superiores a las 04.00 h del 5 de junio, los meteorólogos informaron cautelosamente de una breve interrupción del mal tiempo al día siguiente. Sopesando esta opción contra una demora prolongada, Eisenhower optó por el 6 de junio con las lacónicas palabras: «OK, allá vamos».

Los alemanes estaban confundidos. La noche del 5 de junio habían oído a la BBC emitir dos versos del poema *Canción de Otoño* de Paul Verlaine y las identificaron correctamente como la señal para la resistencia francesa de que el desembarco era inminente; aunque el tiempo era tan malo que un ataque parecía inconcebible. Rommel seguramente lo pensó así, pues decidió salir a visitar a su mujer. Entonces, la noche del 5-6 de junio, los alemanes captaron señales en su rádar de superficie y actividad aérea en las zonas de Boulogne y Dieppe. Había también informes de lanzamientos paracaidistas. Todo formaba parte de un astuto plan aliado para fijar la atención del enemigo en puntos equivocados.

Mientras tanto, cuando una inmensa flota de barcos de guerra y transportes de tropas marchaba hacia Normandía, cubierta por la oscuridad, fuerzas de planeadores y paracaidistas británicos y americanos aterrizaban detrás de las defensas costeras enemigas, para asegurar los flancos de la cabeza de playa, dividida en cinco zonas: Utah, Omaha, Gold, Juno y Sword.

La 6ª División aerotransportada británica fue a cubrir la playa Sword en el flanco izquierdo de los Aliados y logró todos sus objetivos, incluyendo la osada captura de los dos puentes sobre el canal de Caen y el río Orne. Dos divisiones aerotransportadas americanas, la 82ª y la 101ª, habían de proteger la zona interior de la playa de Utah en el flanco derecho, pero su lanzamiento fue mucho más disperso y sufrieron más bajas que los británicos. Algunas unidades alemanas advirtieron los asaltos aéreos e hicieron lo mejor que pudieron para repelerlas, pero las defensas costeras, inexplicablemente, no fueron puestas en alerta total.

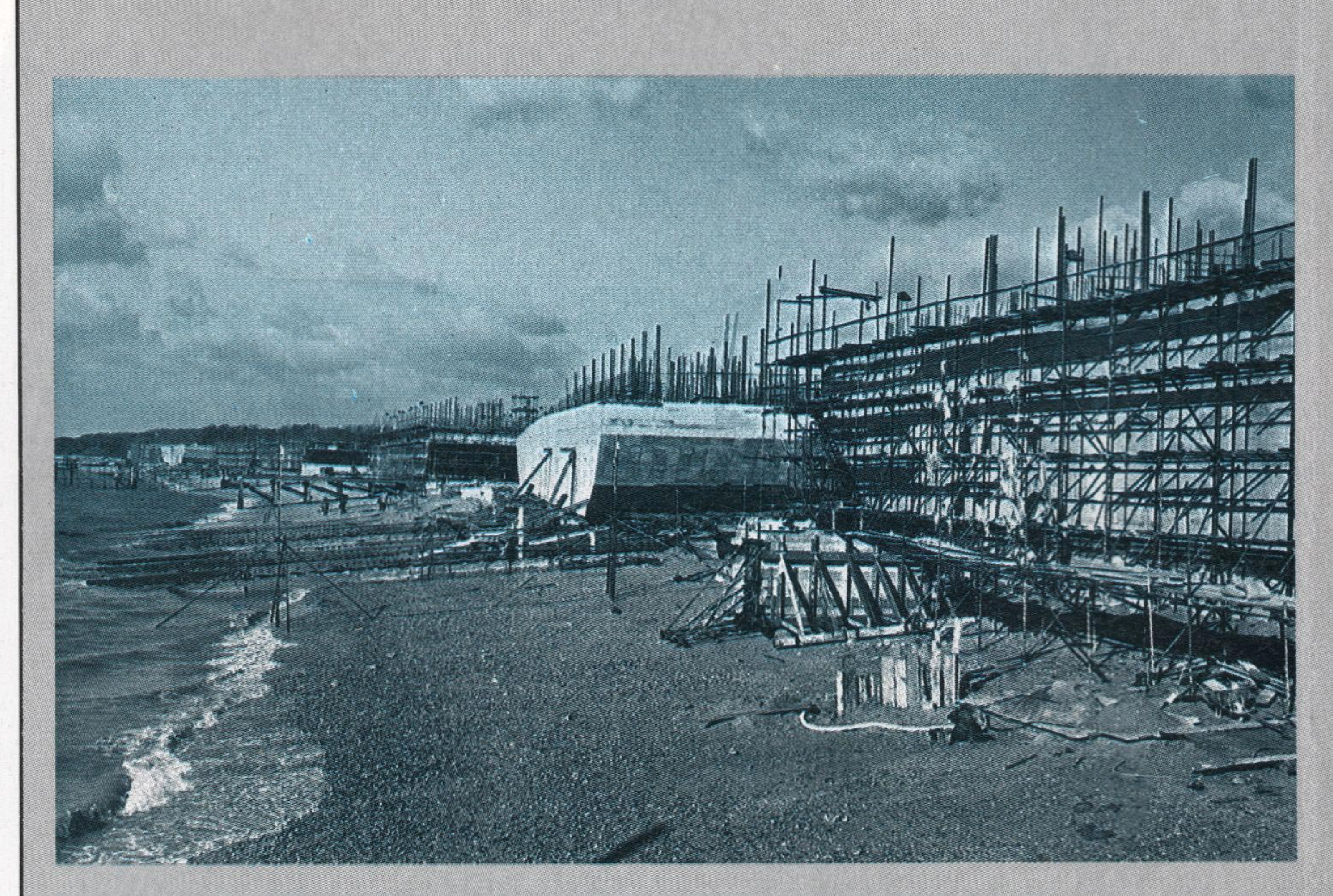
Cada desembarco por mar estaba programado para una hora después de bajamar, pero como la marea sube antes en el lado de las playas de la península de Cherburgo, los americanos tenían que atacar Utah y Omaha a las 06.30 h, mientras los británicos y canadienses tenían que esperar hasta las 07.25 h antes de que las condiciones fueran adecuadas en Gold, Juno y Sword.

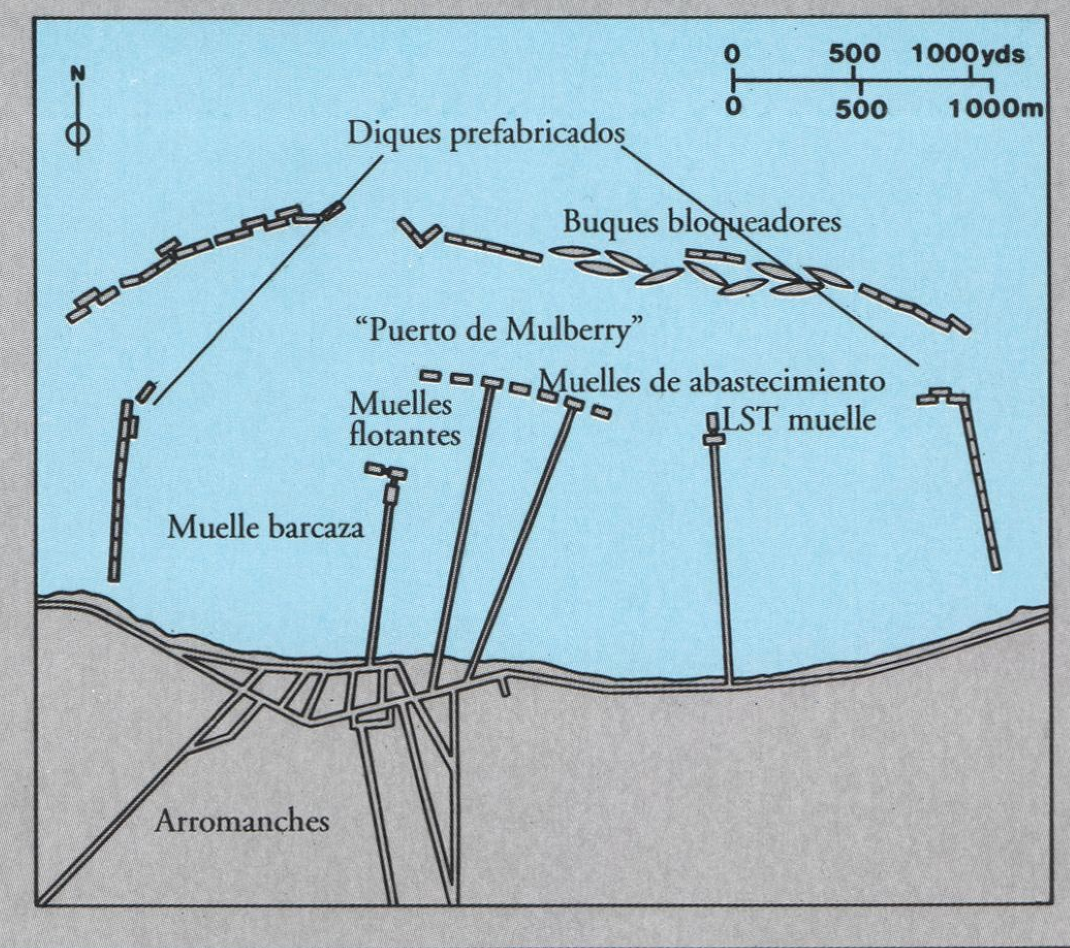
Los puertos Mulberry

Transportar una enorme fuerza de invasión a Normandía y desembarcarla con éxito frente a una oposición decidida suponía difíciles y diversos problemas; no menos difícil era la tarea de mantener a las tropas con suministros una vez establecidas en tierra. Ya que era peligroso, si no imposible, organizar un ataque frontal contra uno de los puertos más fuertemente defendidos, tal como el de Cherburgo, los Aliados construyeron puertos artificiales que podían ser remolcados en secciones a los puntos de desembarco y empalmados allí.

Este proyecto de máximo secreto, conocido con el código de «Mulberry», fue aprobado en la conferencia de Quebec en agosto de 1943, y se pidió su conclusión para el 1 de mayo de 1944. En sólo siete meses, 20.000 trabajadores de empresas constructoras a lo largo de toda Gran Bretaña consiguieron producir dos enormes puertos prefabricados, cada uno de ellos tan grande como el puerto de Dover, capaces de remolcados hasta la costa francesa. A cargo del montaje y emplazamiento de los puertos Mulberry estaba el contraalmirante W.G. Tennant, quien, en 1940, había dirigido genialmente la evacuación de Dunkerque.

El Día D + 1 fueron hundidos en Arromanches, frente a las playas británicas los primeros 45 de 70 barcos viejos, y en St. Laurent, frente a las playas americanas, para formar rompeolas; luego, se colocaron en posición las secciones de los puertos. El puerto británico contribuyó enormemente al éxito de la campaña, pero el puerto americano de St. Laurent quedó tan gravemente dañado el 19 de junio por la peor tormenta en el canal de la Mancha en 80 años que nunca llegó a completarse.





Más de dos millones de toneladas de acero y hormigón fueron remolcadas hasta la costa francesa para construir los puertos Mulberry. Bloques de hormigón —algunos de 18 metros de altura y con un peso de 6.000 toneladas— formaban los malecones exteriores de los puertos. En el interior, muelles hidráulicos, que subían y bajaban con la marea, estaban conectados a tierra por carreteras flotantes. El Mulberry británico, *izquierda*, manejaba 12.000 toneladas de carga y 2.500 vehículos al día.

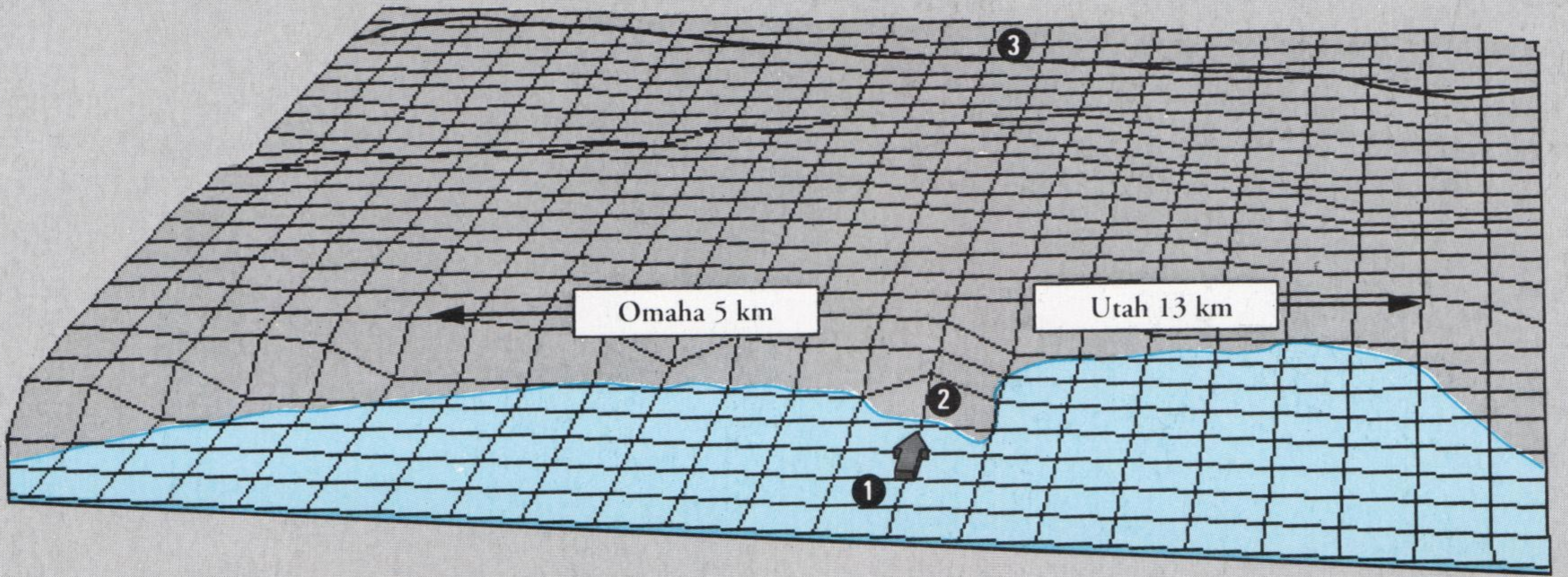
La toma de Pointe-du-Hoc

La matanza y confusión en "Easy Red" quedaba más que igualada por la escena a 8 km al oeste, en Pointe-du-Hoc, un promontorio dominante en cuya cima creían los americanos que había una poderosa batería de seis cañones de 155 mm. Estos tenían un alcance de más de 20 km y dominaban la costa desde Port-en-Bessin, en el sector británico, hasta un punto al noroeste de la playa de Utah. El temor a la potencia y alcance de estos cañones había llevado a la decisión de amerizar las lanchas de desembarco americanas a unos 18 km de la playa, lo que sometía a los soldados a un agotador viaje de tres horas por la mar gruesa.

Se encomendó a los *rangers* americanos, que habían entrenado durante semanas en condiciones similares, la peligrosa tarea de escalar los acantilados bajo un fuego concentrado para silenciar los cañones. Unos 200 *rangers*, equipados con lanzacohetes que disparaban garfios, cuerdas y escalas, tenían que desembarcar a la Hora H. Sus lanchas de desembarco, sin embargo, se dirigieron al este del punto previsto; cuando se descubrió el error, tuvieron que acercarse a lo largo de un rumbo paralelo a la costa, que les exponía al fuego de la cima del acantilado. Varias lanchas se hundieron; otras quedaron tan dañadas que hubo que hundir su cargamento.

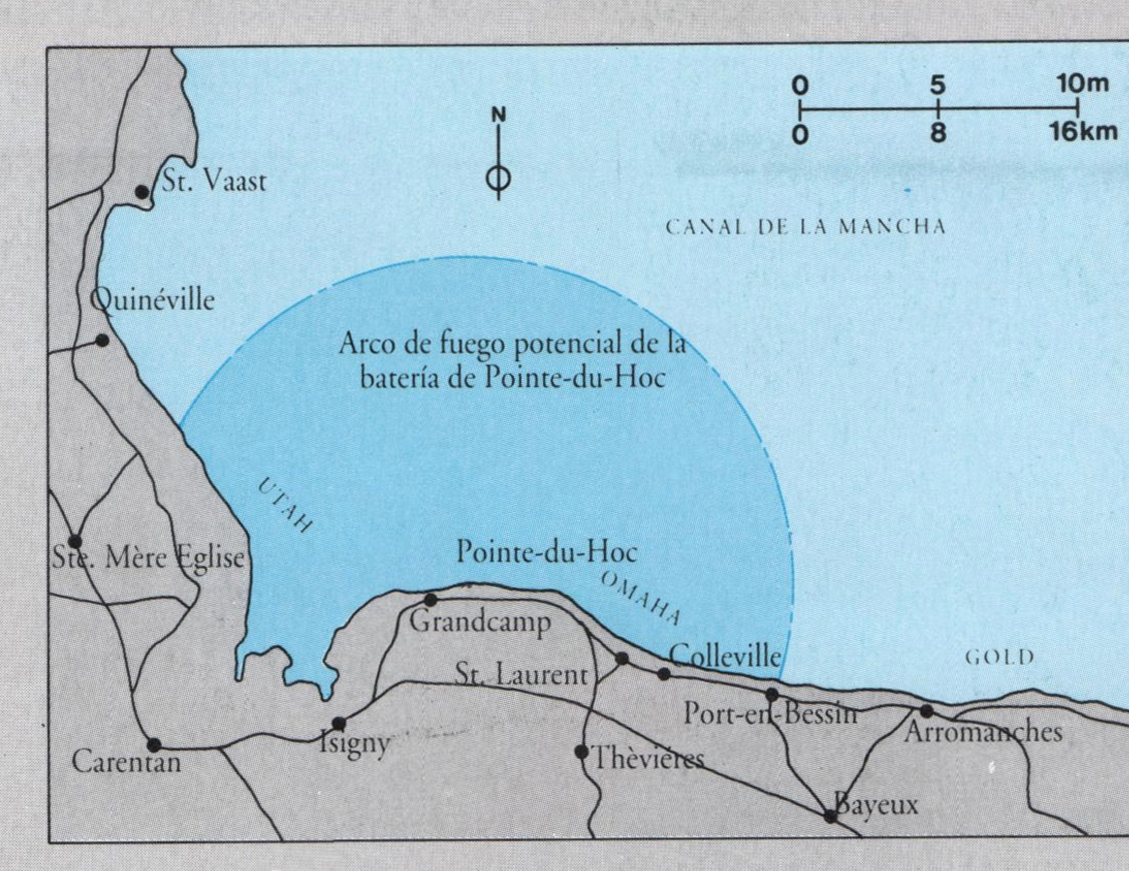
El bombardeo naval previo a la invasión se detuvo cuando los *rangers* llegaron al punto de desembarco correcto y los alemanes volvieron a sus puestos en las defensas. Calados, mareados y sometidos a un ataque fuerte de armas de fuego y granadas desde lo alto, los *rangers* se afanaron por escalar los acantilados. Para ayudarles, el destructor americano *Satterlee* abrió el fuego contra las posiciones alemanas en Pointe-du-Hoc, lo que permitió que los primeros hombres estuvieran en lo alto a los cinco minutos de haber desembarcado en la playa.

Cuando llegaron a la cima, los *rangers* descubrieron que los cañones, cuya destrucción había sido el objetivo de sus esfuerzo desesperado, ya no estaban allí. Para protegerlos de los bombardeos aéreos y navales anteriores, los alemanes los habían trasladado a un emplazamiento más seguro, un bosquecillo 1,5 km tierra adentro, donde los *rangers* los descubrieron más tarde. No habían sido disparados nunca. Tomada Pointe-du-Hoc, los *rangers* avanzaron para cortar la carretera costera entre Vierville y Grandcamp y establecer allí una posición defensiva.



La artillería de costa, como la batería de cañones de 155 mm alemanes en Pointe-du-Hoc, necesitaba el tipo adecuado de equipo de control de fuego para realizar su tarea principal: la destrucción de buques de guerra enemigos. La artillería de costa siempre era superior a los barcos porque su plataforma de disparo era mucho más estable y su alcance mayor que toda la artillería naval, salvo la de los cañones más potentes.

Antes de que comenzaran los ataques americanos principales en las playas de Omaha y Utah a las 06.30 h del 6 de junio, una unidad de asalto de 225 *rangers* americanos (1) desembarcó para destruir una posición artillera alemana en la cima de Pointe-du-Hoc (2), que dominaba ambas zonas de desembarco. Después de escalar un acantilado de unos 30 m bajo un fuerte fuego, los *rangers* descubrieron que la artillería pesada había sido trasladada. Más tarde encontraron —y destruyeron— los cañones desaparecidos cerca de la carretera principal (3) a cierta distancia tierra adentro de su emplazamiento original.





Rangers escalan los acantilados de Pointe-du-Hoc

El Día D

CLAVE

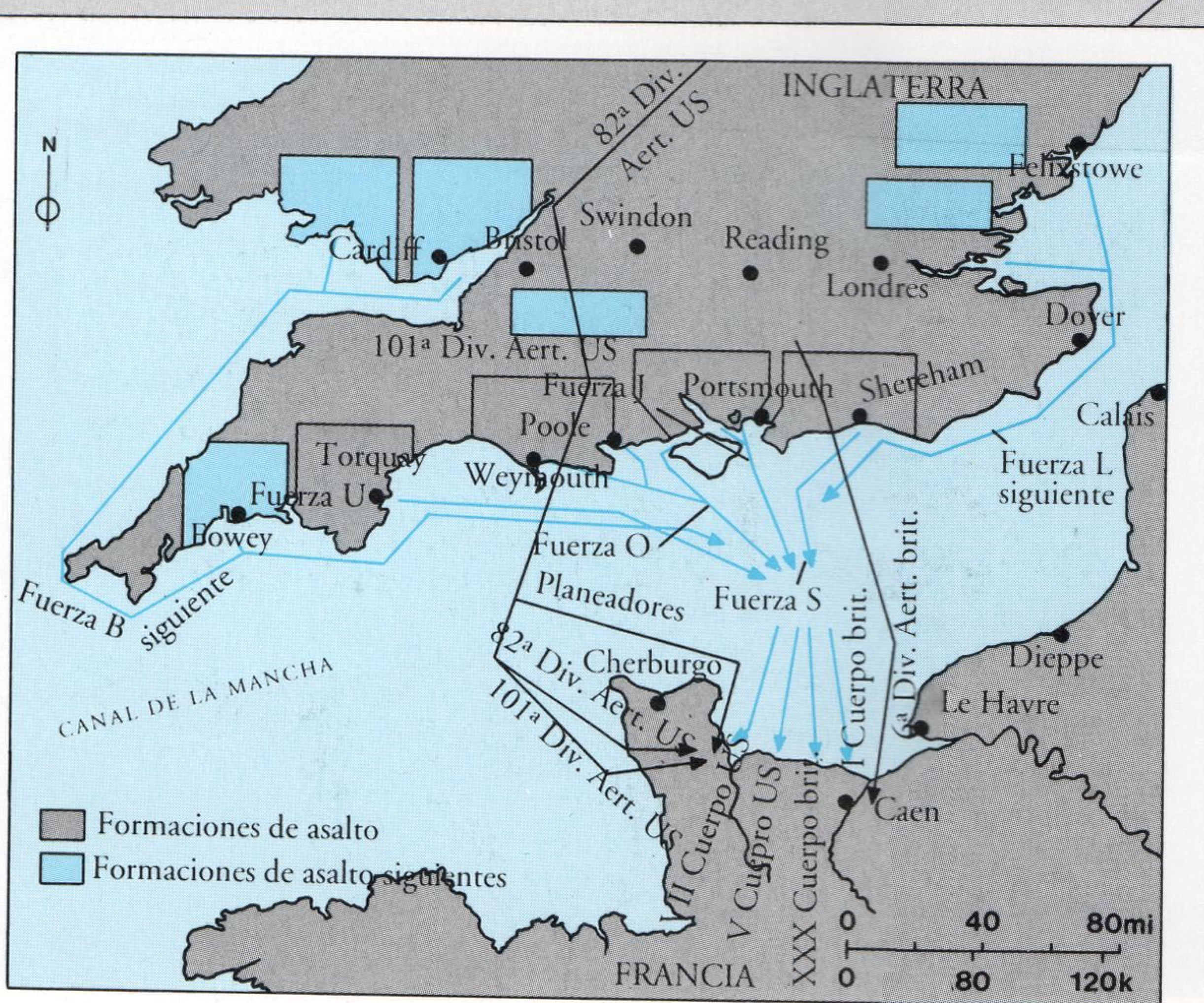
- Zonas de aterrizaje y salto planeado (aerotransportado)
- Zonas de aterrizaje de planeadores
- Primeras oleadas de asalto
- En manos aliadas a las 24.00 h del Día D
- Objetivos aliados para las 24.00 h del Día D
- Áreas inundadas

Los problemas logísticos y tácticos de la invasión de Francia eran asombrosamente numerosos y complejos, pero la estrategia era sencilla.

El I Ejército americano tenía que desembarcar en dos playas, Utah y Omaha, mientras sus 82ª y 101ª Divisiones Aerotransportadas aterrizaban al oeste para proteger el flanco derecho y, con las fuerzas de Utah, cortaban la península de Cotentin. Los británicos tenían que desembarcar en las playas Gold y Sword y los canadienses en Juno, con el objetivo de superar rápidamente los centros de comunicaciones de Bayeux y Caen. su flanco este expuesto estaba guardado por la 6ª División Aerotransportada.

Las fuerzas siguientes tenían que ser llevadas rápidamente, tanto para resistir un contraataque como para reforzarse para salir hacia el norte de Francia. Los planes eran de desembarcas ocho divisiones en el Día D, cinco más en el Día D+1 y 21 más para el Día D+12.

Muchas de las fuerzas aerotransportadas americanas fueron capturadas; otras aterrizaron en pantanos inundados por los alemanes para evitar un desembarco aéreo. Los paracaidistas estaban tan dispersos que necesitaron la mayor parte del primer día para reagruparse. En la playa de Omaha a duras penas se pudo evitar el desastre y los americanos tuvieron 2.500 bajas. El progreso de los británicos fue animador: a fines del primer día estaban a 10 km tierra adentro y estaban dispuestos para tomar Caen.



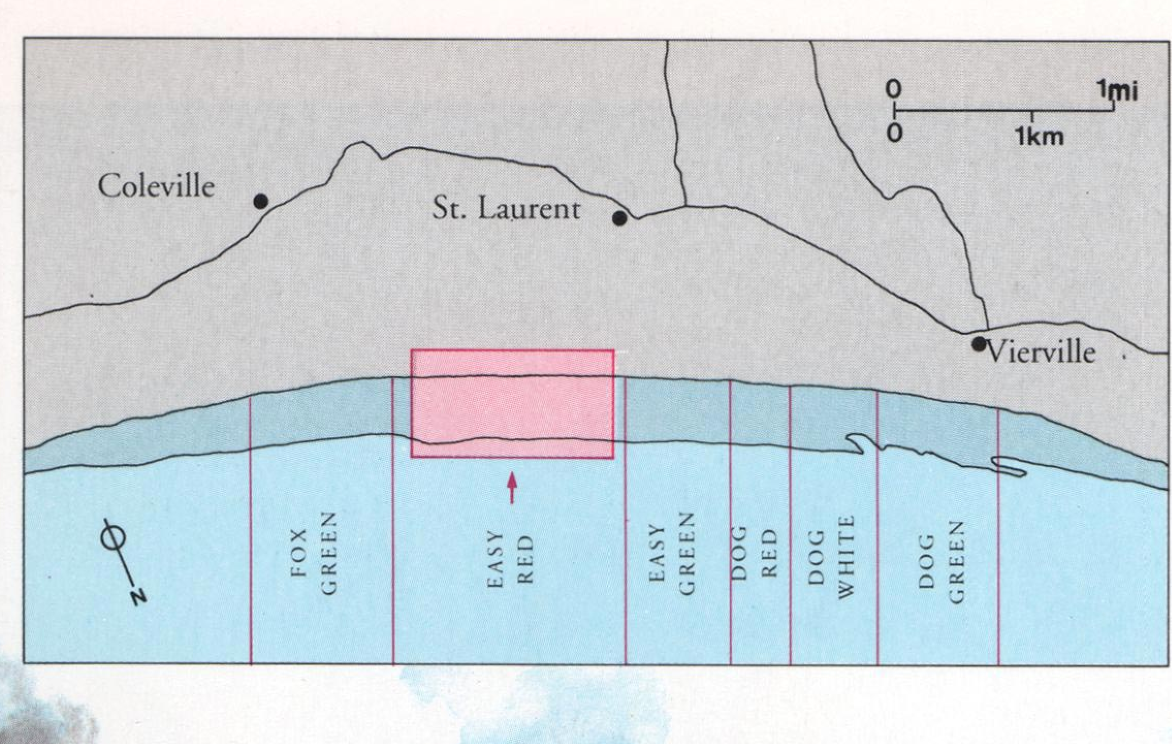


Ingenieros alemanes, *arriba*, corren en busca de refugio mientras un avión aliado vuela bajo para fotografiar los obstáculos en la playa.

Inauguración de un enorme cañón alemán de 15 pulgadas, *abajo*, uno de muchos a lo largo del Muro del Atlántico.



Playa de Omaha



Entre las 08.00 y las 09.00 h del 6 de junio, las fuerzas americanas en la playa de Omaha parecían estar en una posición tan difícil que el comandante americano, Omar Bradley, pensó retirarlas.

El bombardeo de las posiciones enemigas por los buques y aviones antes de la Hora H —las 06.30 h— había sido ineficaz. Grandes olas, atizadas por el tiempo que empeoraba, vararon casi todos los tanques anfibios; la playa estaba cubierta de cadáveres y vehículos atrapados por un fuego alemán fuerte y certero, que también fijaba al suelo a los soldados que habían ganado el refugio de las estrecha franja de guijarros.

La oposición fue mucho más dura de lo que la veterana 1ª División de Infantería americana había esperado porque la excelente 352ª División alemana había sido trasladada a esa zona.

Para aumentar el caos y la confusión en esta franja de la costa de Normandía, las oleadas siguientes de lanchas de desembarco descargaban hombres y vehículos donde podían. Los horarios y planes se olvidaban mientras unidades confusas y separadas buscaban cualquier cobertura.

Esta era la escena en el sector Easy Red, en el centro de la playa de Omaha, cuando Bradley sopesaba sus opciones. Finalmente decidió no retirarse y gradualmente, con la llegada de tanques, artillería y el fuego de apoyo de los destructores que operaban cerca de la playa, la castigada infantería pudo avanzar, asaltar las colinas en lo alto de las playas y establecer una cabeza de playa firme.

El área del desembarco se extendía 6 km entre Vierville al oeste y Colleville al este. Todo el ancho de la playa se apoyaba en laderas herbosas de 50 m de altura (1) que proveían posiciones defensivas ideales para los alemanes.

En la cresta, que ofrecía un área de tiro ininterrumpido sobre la playa, los alemanes tenían ocho cañones pesados, 35 cañones antitanques y 85 ametralladoras en posiciones bien fortificadas (2). Se habían preocupado de enfilar certeramente las cuatro salidas que subían desde la playa (3). Aparte de esta capacidad de fuego formidable, había infantería con armas ligeras, granadas y morteros.

La zona entre las laderas y el muro de hormigón ante la playa estaba minado y alambrado. sin la ventaja de los blindados destinados a limpiar rápidamente estas zonas, los hombres del 16ª Regimiento de Infantería (5) estaban expuestos al fuego enemigo durante largos períodos mientras trataban de abrirse paso.

En la playa, debajo del nivel de pleamar, había obstáculos de todas clases para impedir la llegada de lanchas de desembarco; algunos estaban equipados con minas (6). Este tipo (7) lo llamaban los Aliados erizo. Mientras vadeaban hacia la playa bajo fuego pesado, los soldados americanos aprovecharon como cobertura estos obstáculos.

1

2

3

4

10

Playa de Omaha


Sólo un puñado de tanques anfibios Sherman DD (tracción doble) (**8**) alcanzaron la playa con la primera oleada en esta parte de la playa de Omaha; eran insuficientes para hacer un impacto decisivo en las defensas alemanas. A medida que avanzó la mañana, sin embargo, desembarcaron más tanques (**9**) y artillería, que empezaron a desalojar las posiciones artilleras y las casamatas.

Una vez en la playa, la franja de cantos rodados (**10**) que recorría casi todo el ancho de la playa era la única protección de los soldados del duro fuego enemigo. Si querían avanzar tierra adentro, tenían que abrir agujeros en el banco de piedras sueltas para que pudieran pasar los tanques y otros vehículos. Hasta las 10.00, cuando la pleamar estaba a punto de alcanzar los cantos rodados, no fueron capaces los ingenieros de abrir las aberturas necesarias.

Algunos barcos de desembarco recibieron impactos directos, a otros les abrieron el fondo los obstáculos ocultos a medida que subía la marea. Los equipos de demolición sólo habían logrado abrir unos pocos pasillos señalizados entre ellos, de manera que frente a la playa se formaba un enorme embotellamiento de naves de desembarco.

Las bajas americanas fueron muy grandes en la playa de Omaha y especialmente en su sector Easy Red. Muertos y heridos yacían por toda la playa y cadáveres flotaban en el agua a medida que subía la marea. La impedimenta desechada y los restos de las naves naufragadas también se extendían a lo largo de la playa.

La playa de Omaha se extendía 6 km entre los pueblos de Colleville (**1**) y Vierville (**2**). Toda la zona de desembarco estaba dominada por terrenos altos fortificados. Los americanos dividieron esta parte de la costa de Normandía, objetivo de dos regimientos de infantería, en seis sectores. El 116º Regimiento desembarcó en Dog Green (**8**), Dog White (**7**), Dog Red (**6**) y Easy Green (**5**), mientras que el 16º Regimiento entró por Easy Red (**4**) y Fox Green (**3**). El escritor Ernest Hemingway estuvo en Fox Green y escribió una crónica de la carnicería. Las flechas muestran las direcciones que tomaron los soldados americanos colinas arriba, después de haber quedado pegados al suelo en la playa.











Refuerzos para el ejército americano, *arriba*, apretujados en una lancha de desembarco en su viaje a Normandía el 12 de junio. Su alegría y seguridad se deben a saber que la cabeza de playa aliada en Francia, aunque limitada, estaba ya asegurada.

LSTs descargan sus bodegas en la playa de Omaha, *centro*, en la tarde del Día D+1. Barcos en masa en el mar esperan turno para descargar. A la medianoche del 6 de junio había en la playa de Normandía más de un cuarto de millón de hombres.

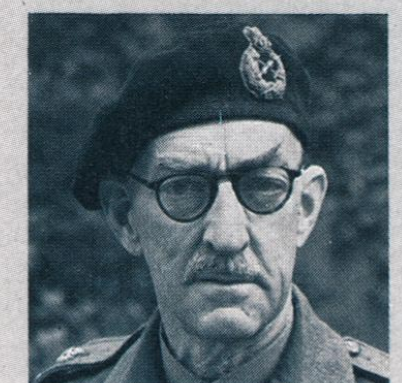
Franceses saludan a un soldado del 1º Batallón del Regimiento de Hampshire en Arromanches el Día D, *abajo izquierda*. No todos los franceses estaban encantados por ser liberados, puesto que la guerra trastornaba sus vidas, destruía sus casas y granjas y los ponía en peligro.

Paracaidistas de la 6ª División Aerotransportada británica, *abajo derecha*, lanzados antes del aterrizaje de los planeadores, vigilan los cruces de carreteras cerca del puente Pegasus el Día D. Muchos planeadores se partieron al aterrizar, pero la acción en conjunto fue un éxito.

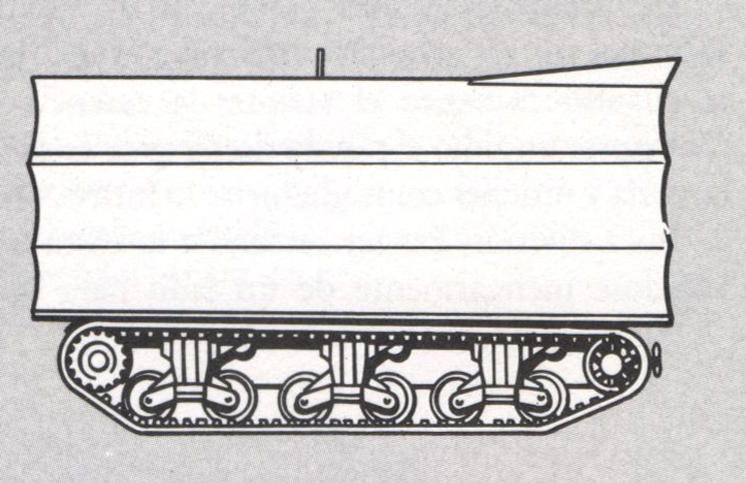
Las «rarezas» de Hobarts

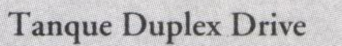
Winston Churchill, obsesionado por el elevado número de víctimas sufridas por la infantería invasora en la campaña de Gallípoli, de la Primera Guerra Mundial, estaba decidido a mantener al mínimo las pérdidas de los Aliados en la invasión de Europa. Sus temores de un baño de sangre se vieron incrementados en agosto de 1942, cuando un ataque numeroso sobre Dieppe fue rechazado con grandes pérdidas en la línea de la playa. Estaba claro que se necesitaría algún tipo de armamento especializado al frente de la infantería que abriera caminos a través de las defensas costeras alemanas.

En marzo de 1943, el mayor general Percy Hobarts recibió el mando de la 79ª División Acorazada y se le ordenó idear medios de abrir brecha en el Muro del Atlántico. Trabajando a gran velocidad, él y su equipo fabricaron una imaginativa selección de tanques extraños pero efectivos a tiempo para los desembarcos del Día D. Estas máquinas, sin duda, salvaron muchas vidas, particularmente en las playas británicas, donde fueron usadas en gran escala. A los americanos se les ofrecieron «las rarezas de Hobart», pero sólo mostraron interés por los anfibios Sherman. Las numerosas víctimas sufridas por el ejército americano en la playa de Omaha podrían haberse evitado si hubieran desplegado los blindados especializados británicos.



El mayor general Percy Hobarts servía con la Guardia Territorial cuando se le dio el mando de la 79ª División Acorazada. Experto en guerra blindada, Howard fue nombrado por el jefe del Estado Mayor Imperial, sir Alan Brooke, quien reconoció en este oficial excéntrico el talento innovador necesario para diseñar tanques especiales con los que abrir brechas en las defensas del Muro del Atlántico.

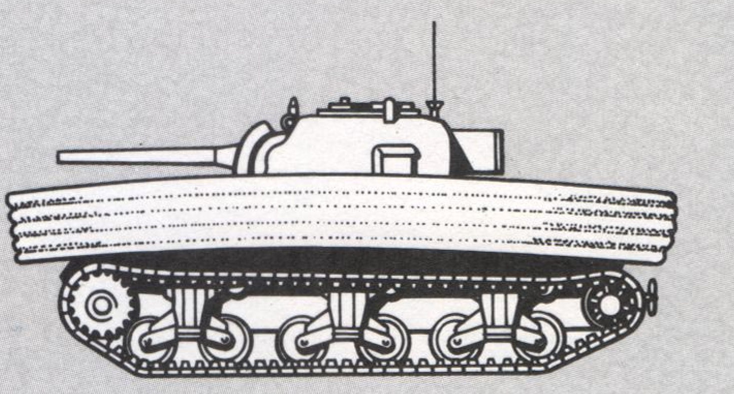




Tanque Duplex Drive

El tanque Bobbin

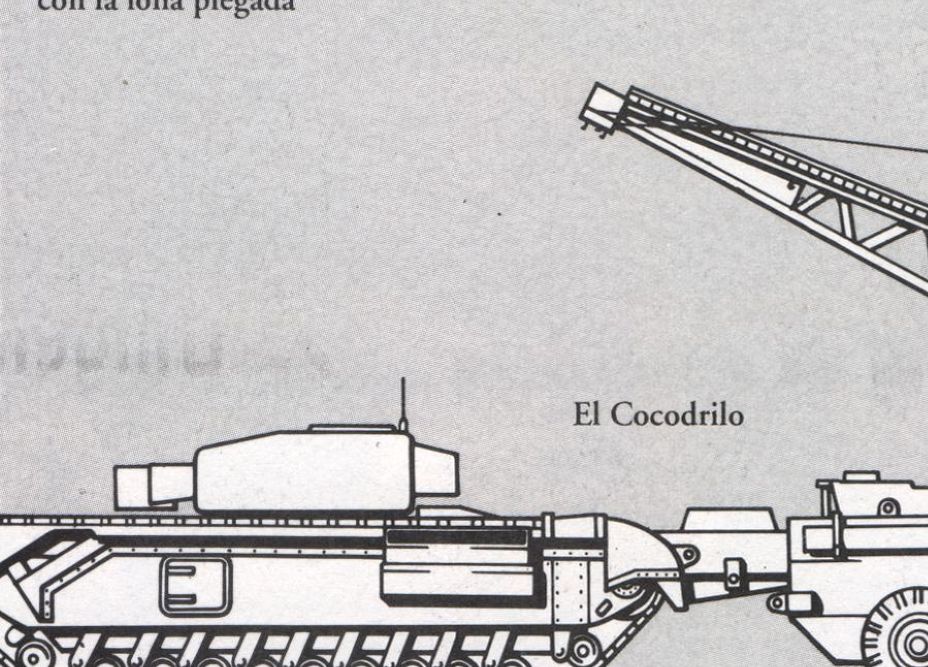
El Cubo de Basura Volante



Tanque Duplex Drive con la lona plegada

El Cangrejo

El Churchill AVRE



El Cocodrilo

Tanque Duplex Drive
Este MkIV Sherman de 33 toneladas —el «tanque nadador»— anfibio, una vez impermeablizado, estaba equipado con dos hélices y se le puso una lona inflable para flotar.

El tanque Bobbin
Se adapataron tanques Churchill para construir una pista sobre arena o terreno blando. Cargaban 34 m de tejido de fibra resistente en un carrete de 3 m de anchura montado delante.

El Cangrejo
Un tanque Sherman con mayales de cadena giratoria delante se convirtió en un barreminas eficaz. En una hora, podía limpiar un sendero de 3 m de anchura y 2,5 km de longitud.

El Churchill AVRE
Esta versión del tanque llevaba un pequeño puente de entramado metálico capaz de soportar una carga de 40 toneladas. En 30 segundos se podía salvar un boquete de 9 m de anchura.

El Cubo de Basura Volante
Este tanque Churchill iba equipado con un mortero de 290 mm y podía lanzar un proyectil de 18 kg, de forma parecida a un cubo de basura, 3 veces por minuto. Se utilizaba para demoler fortificaciones de hormigón.

El Cocodrilo
Esta versión del MkVII Churchill llevaba un lanzallamas con un alcance de 110 m montado sobre su casco; llevaba consigo un tanque de combustible de 1.018 litros.

Ninguno de los desembarcos aliados fue rechazado al mar como Rommel quería. En Utah, el ataque de la 4ª División de Infantería americana, encabezada por tanques anfibios Sherman, tuvo poca dificultad en romper el Muro del Atlántico, defendida como estaba por de segunda categoría. Avanzaron 10 km el 6 de junio y estableció contacto con la 101ª División Aerotransportada.

En la playa de Omaha, equipos de combate regimentales de la 1ª División de Infantería americana, apoyados por sólo 5 tanques nadadores, se encontraron con el fuego certero de la única unidad de infantería alemana veterana que había entonces en Normandía, la recién llegada 352ª División. Habiendo declinado el uso de vehículos blindados británicos diseñados para abrir camino a través de campos de minas, los infantes americanos que sobrevivían a la peligrosa carrera por la playa se encontraron inmovilizados en el frágil refugio de un banco de guijarros de 6 m de anchura que discurría a lo largo de su frente. Ante las numerosas bajas, el general Omar Bradley, al mando de las fuerzas americanas en un barco de guerra lejos de la orilla, consideró seriamente abandonar los desembarcos de Omaha. A las 11.00 h, sin embargo, su infantería progresaba frente a las posiciones alemanas y finalmente se abrió paso a través de sus defensas hasta la carretera costera.

Las fuerzas británicas que asaltaron la playa de Gold, entre Asnelles y La Rivière, a las 07.25 h, comprendían la 50ª División de Infantería y la 8ª Brigada Acorazada, cuyos tanques tomaron por asalto las defensas alemanas. Los combates más se dieron en el pueblo de Le Hamel, defendida por un destacamento de la aguerrida 352ª División alemana. Pero pronto la cabeza de playa de Gold tuvo una profundidad de 13 km.

En la playa de Juno, que se extendía a ambos lados del pueblo pesquero de Courseulles, la 3ª División de Infantería canadiense encontró fuerte oposición cuando vadeaba la orilla. Aunque inicialmente no tenían apoyo de los tanques, por la dificultad de desembarcarlos en mares tormentosos, las tropas canadienses aplastaron la resistencia enemiga y avanzaron 11 km tierra adentro. La última zona de desembarco aliado, la playa Sword, se extendía desde Lion sur Mer hasta la desembocadura del río Orne en Ouistreham. Allí, la 3ª División de Infantería británica y la 27ª Brigada Acorazada vencieron todas las fortificaciones costeras, rechazaron un contraataque y se hicieron con un perímetro de 10 km de ancho y de profundidad.

A fines del 6 de junio, los Aliados tenían más de 150.000 tropas y sus equipos en tierra y se habían apoderado de unos 207 km cuadrados de la Francia ocupada. Sus bajas fueron pocas, considerando la envergadura de la operación: alrededor de 6.000 americanos y 3.500 británicos y canadienses habían caído muertos o heridos.

Los alemanes tenían mucho en su contra: Rommel y otros generales estaban lejos del frente cuando comenzó el ataque; la carencia de transporte impidió el rápido despliegue de su infantería y órdenes contradictorias mantuvieron a la única división Panzer cercana a la costa moviéndose ineficazmente de un lado para otro.

Los desembarcos británicos en la playa de Gold empezaron el 6 de junio a las 07.25 h. En el flanco derecho, en Le Hamel, las compañías A y B del 1º Batallón, del Regimiento Hampshire, encabezaron el camino a tierra, seguidas 20 minutos después por las compañías C y D, vistas aquí bajo fuerte fuego de artillería y de armas pequeñas cuando se acercaban a las poderosas defensas de la playa. El desembarco bien podía haber sido repelido por unidades de la 352ª División alemana de no haber sido por los tanques, especialmente las «Rarezas» de Hobart, que permitieron a los Hampshires forzar una brecha a través de la alambrada y de los campos de minas al este de la fuertemente defendida ciudad de Le Hamel.

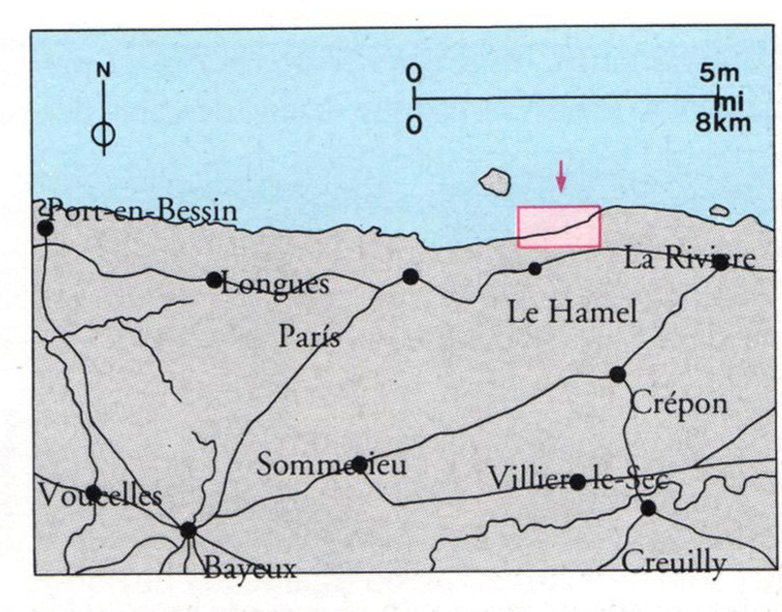
Le Hamel presentaba un blanco formidable para los Hampshires. El terreno era típico de esa parte de la costa: una playa llana y arenosa limitada por un cinturón de dunas bajas. Una suave pendiente conducía hasta un dique marítimo y a la meseta interior.

Las posiciones de cañones alemanes tenían campos de fuego solapados sobre la playa. En el extremo oriental, en Le Hamel, había una batería escondida de cañones de 75 mm (**8**), capaz de enfilar toda la playa. Ametralladoras y fusileros estaban apostados en todo edificio que dominara la orilla. El mismo Le Hamel estaba protegido por tres lados por una zanja antitanques.

Los alemanes habían transformado la zona en una fortaleza. La playa había sido cubierta con unos 2.500 obstáculos, la mayoría de tipo tetraédrico (**2**): pirámides triangulares de acero de 0,8 o 1,2 m de altura. Estaban enterrados en la arena y eran invisibles con la marea alta; podían rasgar la quilla de una nave de desembarco. En la cima de la ladera de arena se había levantado una barrera de alambre continua delante de un muro de hormigón (7) interrumpido por fortificaciones protegidas por más alambrada y campos de minas.

Cuatro de los cinco tanques de mayales (**3**) desembarcados fueron destruidos cuando se acercaban a Le Hamel. Los tormentosos mares impidieron que los tanques DD pudieran «nadar» a tierra firme, demorando su llegada hasta que las lanchas transbordadoras pudieron conducirlos hasta la playa. Los hombres de los Hampshires estuvieron así temporalmente sin el apoyo de armas pesadas y una interrupción en las comunicaciones por radio cortó su solicitud de bombardeo de apoyo a la Armada.

Tanques —tanto Sherman (**4**) como «Rarezas» (**1**)— llegaron a la orilla en lanchas de desembarco (**5**). Mientras los tanques de mayales golpeaban la arena para hacer detonar las minas, las bobinas tendían esteras sobre arcilla azul suave y traicionera. Los tanques puente trabajaban sobre la playa, cabalgando sobre los cráteres y las barreras antitanques con armazónes metálicos estrechos.



Las compañías C y D (6) se dirigieron al refugio del dique marítimo. Se agruparon al este de Le Hamel y a las 09.00 aprovecharon una brecha forzada en la alambrada costera y en el cinturón de campos de minas para capturar el pueblo de Asnelles.

Le Hamel había sido tan bien fortificado que los bombardeos aéreos y navales previos no habían conseguido destruirlo. Los Hampshires, habiendo forzado un movimiento de franqueo desde Asnelles, consiguieron tomarlo por asalto desde la retaguardia a media tarde —8 horas después del desembarco— en un duro combate casa por casa.

Mientras tanto, otras tres divisiones Panzer permanecían inactivas porque nadie deseaba despertar al Führer para informarle de la invasión y solicitar su permiso para enviar a la batalla los refuerzos de los tanques.

A pesar de la aplastante evidencia de lo contrario, Hitler, Rommel y el resto del alto mando alemán decidieron que los desembarcos de Normandía eran subsidiarios de un asalto principal en la costa del paso de Calais. Su excelente XV Ejército se mantuvo en alerta en torno a Boulogne y sólo los Panzers fueron finalmente liberados para llevar el grueso de la invasión. Pronto los militares alemanes se dieron cuenta de su error, cuando los Aliados reforzaron su ocupación de Normandía.

Sólo Hitler seguía sin convencerse, y para contraatacar el gran ataque que aún estaba seguro que vendría por la ruta corta del canal, ordenó el uso de las primeras armas de represalia, la bomba volante VI. El 13 de junio cayeron sobre la población civil de Londres las primeras de 2.000 VI, iniciando una campaña de terror que no tuvo ninguna influencia sobre las operaciones militares de los Aliados. De haber lanzado bombas volantes a puertos tales como Portsmouth o Southampton, en los cuales se embarcaban los suministros a Normandía, podían haber afectado el desarrollo y el comportamiento de la batalla.

Aún cuando los avances de los Aliados después del Día D se ralentizaron desesperadamente, particularmente por emboscadas en medio de los setos de la tierra boscosa, tanto Rundstedt como Rommel se dieron cuenta de que su única esperanza estaba en retirarse para formar una nueva línea de defensa. Pero Hitler no querría saber nada de ello. El 18 de junio los americanos aislaron el enorme puerto fortificado de Cherburgo cuando consiguieron el control de la península de Cotentin. Al día siguiente, resultó imperativo capturar los muelles, pues estalló la peor tormenta de verano en el canal de los últimos 80 años, que destruyó el puerto Mulberry americano y dañó el británico.

A finales de junio, mientras las fuerzas angloamericanas aún progresaban limitadamente, Rundstedt y Rommel rogaron de nuevo a Hitler que les permitiera llevar a cabo una retirada estratégica hasta el río Sena. El Führer lo rechazó. Rundsedt estaba furioso y, el 2 de julio, después de observar que lo único que los alemanes podían hacer sensatamente en Normandía era pedir la paz, fue reemplazado por el mariscal de campo Guenther Hans von Kluge.

A pesar de la enérgica resistencia por parte de los Panzers, los Aliados empezaban a abrir su perímetro. El 9 de julio, fuerzas británicas y canadienses capturaron finalmente Caen que, de hecho, había sido uno de los objetivos el primer día de la invasión. Una semana más tarde, en el sur, los americanos tomaron la ciudad clave de St. Lô. Todo estaba dispuesto ahora para una salida.

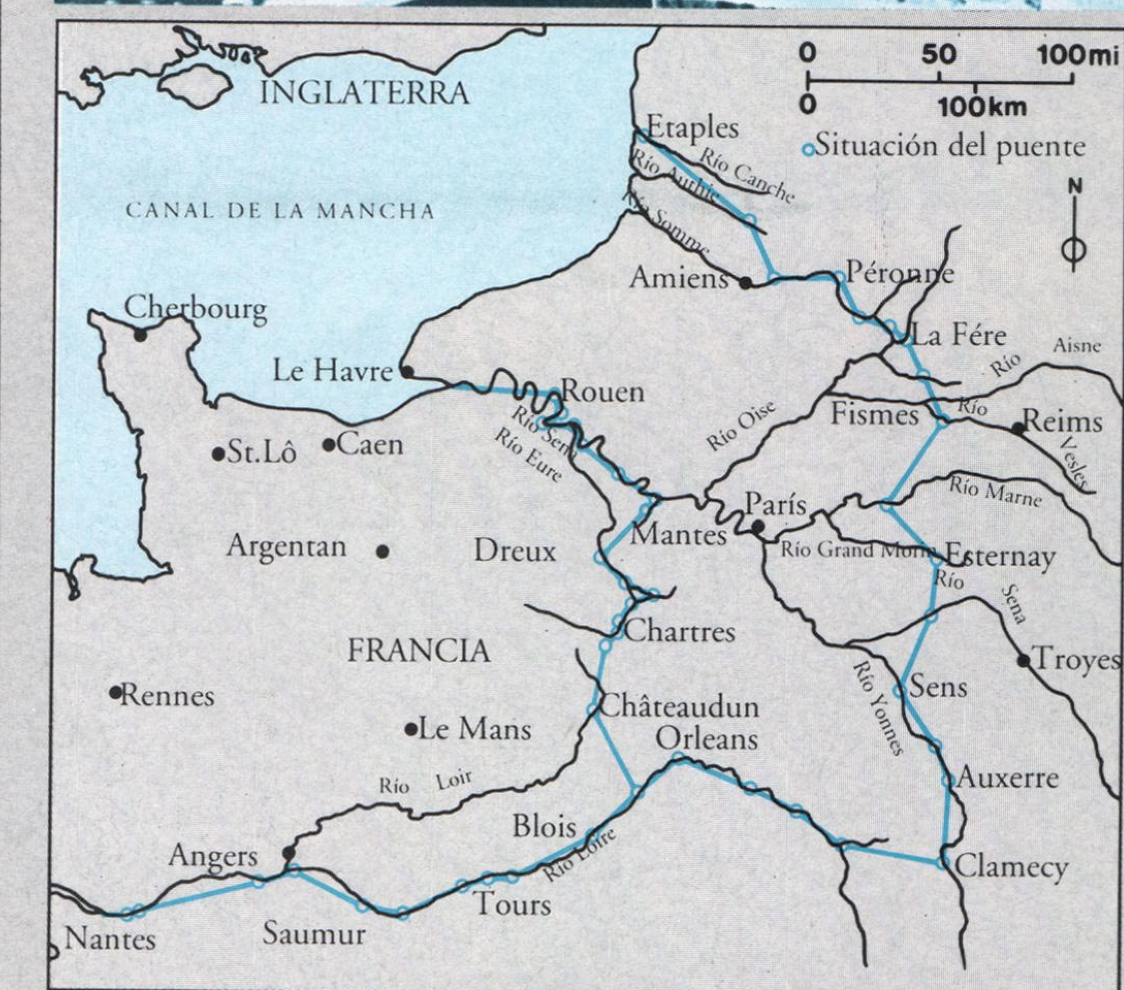
La Resistencia francesa

Los miembros de la Resistencia francesa eran valiosos para los Aliados por dos motivos. Primero, eran numerosos —se cree que había alrededor de 50.000 a lo largo sólo del Muro del Atlántico. Aunque individualmente sólo suministraran retazos de información, cuando se reunía y se pasaba a través del MI6 a la célula de Información de Londres, ayudaban a conformar un cuadro fiable de las disposiciones y fortificaciones de las tropas alemanas. Fotografías tomadas subrepticiamente, conversaciones oídas casualmente, movimientos de tropas observados, todo se informaba a Londres.

La Resistencia francesa no era, sin embargo, un sólo cuerpo bajo un mando general, sino que comprendía grupos dispares, la mayoría preocupados no sólo, o principalmente, de ayudar al esfuerzo de la guerra aliado, sino en asegurar un punto ventajoso desde el cual tomar fuerza en la Francia liberada. Había, también una segunda meta más ambiciosa en la Resistencia francesa: constituir sus unidades en un arma de combate estratégica. Por todo el país, pero particularmente en el norte, en los meses anteriores a la invasión, grupos de combatientes de la Resistencia volaron puentes, descarrilaron trenes y mataron a soldados alemanes. A menudo, estos esfuerzos eran coordinados por agentes británicos y franceses libres lanzados en paracaídas o desembarcados por transporte aéreo junto con armas y suministros.

En todos los países ocupados, los patriotas desafiaban a los alemanes, corriendo el riesgo de ser interrogados bajo tortura y ejecución casi segura si eran capturados, y a veces exponiendo comunidades enteras a represalias por sus actividades clandestinas.





Poco antes del Día D, los bombarderos aliados intensificaron sus ataques sobre el sistema ferroviario francés y tomaron la carretera principal y los puentes de ferrocarril sobre los ríos Sena, Eure y Loira, que formaban la frontera con la zona de invasión propuesta, *izquierda*. Los movimientos de los tanques y las tropas alemanas fueron entorpecidos más adelante por la Resistencia francesa, que también destruía puentes, emboscaba tropas y descarrilaba trenes, *arriba*.

Los comandantes

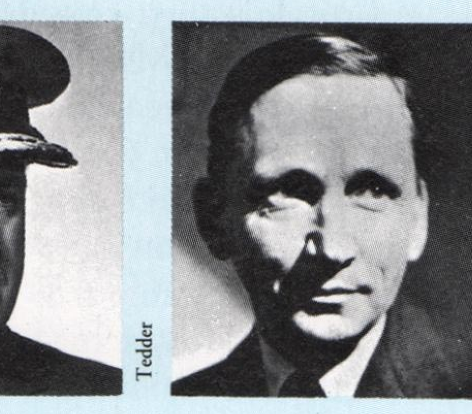












El mariscal de campo Guenther von Kluge (1882-1944) había sido comandante en jefe del Frente Central en Rusia y, en 1944, mandó brevemente el ejército alemán del oeste. Aunque era servil a Hitler, hipnotizado por su personalidad e intimidado por sus primeros éxitos militares, Von Kluge estuvo implicado en el atentado contra la vida de Hitler en julio de 1944 y fue reemplazado; se suicidó el 18 de Agosto.

El mariscal de campo Gerd von Rundstedt (1875-1953) fue transferido, tras servir en Rusia, al mando general del oeste en 1942. Con excepción de un interludio entre julio y septiembre de 1944, permaneció en ese puesto hasta el final de la guerra. Había roces entre Von Rundstedt y su subordinado, el mariscal Rommel, comandante del Grupo de Ejércitos B al norte de Francia. Rommel creía que la invasión aliada debía ser detenida en las playas; Rundstedt, por su parte, sostenía que los invasores deberían ser detenidos y destruidos en el interior.

A diferencia de Von Rundstedt, que era aristócrata, desdeñoso de los nazis y no implicado en política, **el mariscal de campo Walter Model (1891-1945)** era un nazi convencido y uno de los comandantes favoritos de Hitler. Tuvo una serie de mandos en el frente oriental, detuvo la ofensiva soviética cerca de Varsovia en 1944 y sucedió a Von Kluge en Francia como comandante en jefe del Oeste. Tras el desastre de Falaise, Model supervisó la retirada alemana; más tarde, vigiló la defensa de Arnhem. Se suicidó en 1945 cuando la derrota era inevitable.

Tras los desastres de Dunkerque y Pearl Harbor, se nombró un tipo nuevo, más joven, de comandante de los Aliados. El ejemplo sobresaliente fue **el general Dwight D. Eisenhower (1890-1969)**, el comandante supremo de las fuerzas aliadas en los desembarcos aliados en Normandía. Hasta 1942, había sido oficial del Estado Mayor y nunca había dirigido tropas en batalla, pero a pesar de esto, fue encargado de los desembarcos «Torch» en el norte de Africa y de las subsiguientes campañas de Túnez e Italia. Se sorprendió de su nombramiento para dirigir la «Operación Overlord», responsabilidad que se le dio por su atrevida y original forma de pensar, por su fuerza de carácter y temple bajo tensión y por su habilidad de asegurar la cooperación entre sus subordinados superiores.

Sir Trafford Leigh-Mallory (1892-1944) dirigió la Fuerza Aérea Expedicionaria Aliada para la invasión de Normandía. A diferencia de Eisenhower, levantó considerable animosidad personal, provocó roces con los americanos y a menudo parecía dubitativo o pesimista. Murió en 1944 cuando se estrelló su avión.

Un comandante de aviación de carácter totalmente diferente era **sir Arthur Tedder (1890-1967)**, hombre de mente fría, talento y capacidad de trabajar incesantemente para la causa aliada. Había dirigido la RAF en Oriente Medio (1941-3) y llegó a ser vice del general Eisenhower.



Bombarderos medios A20 Boston de la IX Fuerza Aérea americana atacaron la batería de 6 cañones de Pointe-du-Hoc, al oeste de la playa de Omaha, antes de los desembarcos aliados.

El principal peso de mantenimiento de presión sobre Alemania había descansado durante largo tiempo en las fuerzas aéreas; en realidad, tanto los invasores como los defensores creían que un desembarco en Francia sería imposible sin aplastante superioridad aérea. John Ehrmann, en su libro «Gran estrategia», ha escrito: «Sin la reducción de la Luftwaffe y la amplia demora del movimiento por tierra, el asalto podría haber fallado»; y después de la guerra, Gerd von Rundstedt subrayó sucintamente: «Todo fue cuestión de fuerza aérea, fuerza aérea y más fuerza aérea».

En junio de 1944, la Luftwaffe casi había sido barrida de los cielos, y una cantidad mucho mayor de fuerza aérea aliada mejor armada tenía el papel que la fuerza aérea alemana había desempeñado en la guerra relámpago contra los Países Bajos y Francia en 1940. Lanzaban paracaidistas y suministros, identificaban y destruían fortificaciones enemigas e inutilizaron de tal modo carreteras y vías ferroviarias que los alemanes tuvieron una dificultad inmensa en llevar refuerzos.

Montgomery planeaba hacer un ataque mayor hacia el sur desde Caen hacia Falaise el 18 de julio. Aparte de infligir considerables daños al enemigo, la meta de Montgomery era arrancar fuerzas alemanas del frente de Bradley en St. Lô, permitiéndole romper completamente sus defensas consecuentemente debilitadas. Entonces, para gran consternación de los alemanes, Rommel fue seriamente herido el 17 de julio, cuando su coche de estado mayor fue bombardeado.

La «Operación Goodwood», el ataque de Montgomery, no tuvo un éxito completo. Un inmenso bombardeo aéreo y naval no tuvo éxito en neutralizar los panzers y la artillería, que dejaron fuera de combate más de 400 tanques británicos. Y antes de que la lluvia torrencial detuviera las operaciones de los blindados, los alemanes habían comenzado a traer refuerzos.

Menos de una semana más tarde, con buen tiempo, Bradley abrió una ofensiva relámpago en torno a St. Lô y consiguió la deseada ruptura. En la brecha entró a raudales el III Ejército americano del general George S. Patton, recién formado, con una columna a la izquierda que giró al norte detrás de los alemanes y otra que se dirigió a Bretaña.

Poco tiempo después, para horror de Kluge y sus generales, Hitler ordenó a sus panzers disponibles —alrededor de 250 tanques— apoyados por la infantería, contraatacar dentro de la zona que cerraban desde el norte los británicos y canadienses y desde el oeste y sur los americanos. Las fuerzas americanas se encaminaron a Falaise para reunirse con las canadienses, que avanzaban desde el norte para cerrar la maltrecha última línea de retirada del enemigo, casi rodeado. Los canadienses, sin embargo, no llegaron antes de que los alemanes empezaran a retirarse y, aunque la mortandad y la destrucción fueron espantosas, quizá hasta 30.000 soldados enemigos consiguieron escapar antes de que los restantes 50.000 se rindieran finalmente el 22 de agosto.

A mediados de agosto de 1944, los restos del VII Ejército alemán y del V Ejército Panzer estaban en peligro de quedar rodeados por las fuerzas aliadas que presionaban desde el norte, oeste y sur. La única ruta de escape era a través de una brecha de 19 km de anchura, al sur de Falaise, que se cerraba rapidamente.

El 19 de agosto, la única salida para la retirada de los alemanes era un corredor de 3 km de ancho entre los pueblos de St. Lambert y Chambois, al sur, a través del cual discurría el río Dives. Tan graves fueron sus pérdidas que los alemanes denominaron la zona «Corredor de la Muerte».

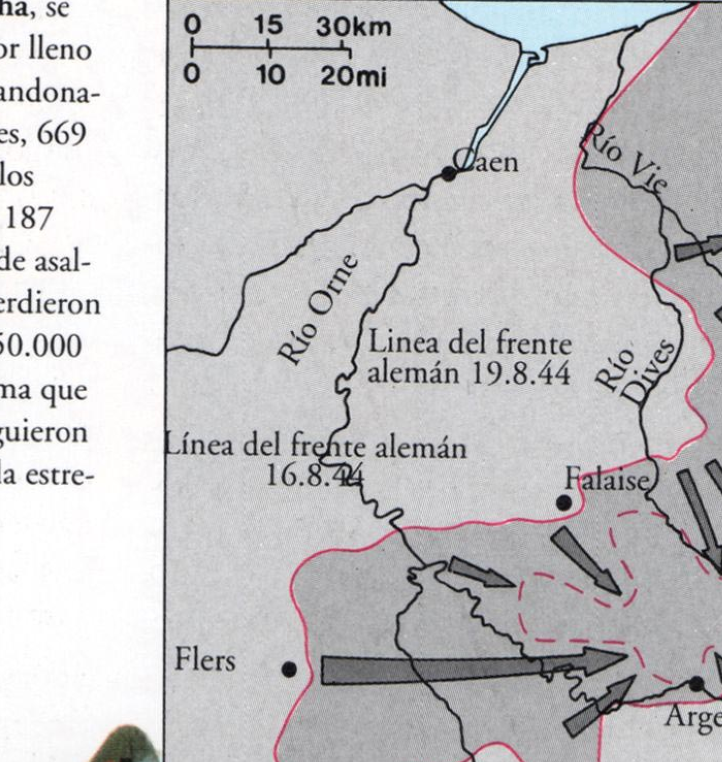
Había sólo tres puntos para cruzar el río Dives (5) en la zona de St. Lambert-Chambois: dos puentes pequeños (4), ambos a las afueras de St. Lambert (1) y un vado en el centro en Moisey. Aunque el Dives era un río estrecho, tenía orillas extremadamente escarpadas de hasta 2,5 m de altura, que no podían cruzar los vehículos.

Toda clase de vehículos (2), desde los carros tirados por caballos hasta los tanques Tiger, se atascaban en las estrechas carreteras. Los embotellamientos formados constituían blancos fijos para los artilleros y pilotos aliados.

Los cazabombarderos Typhoon de la RAF disparando proyectiles (3) destrozaron a los alemanes en fuga. Bombardeaban los extremos frontales y de retaguardia de las columnas, luego cañoneaban los vehículos encallados en medio.

Cuando las columnas alemanas cruzaban lentamente la brecha, también cayeron bajo fuego de artillería (6) de las baterías polacas en el sur y de las baterías canadienses en el norte. Patrullas aliadas establecieron contacto el 19 de agosto, pero hasta el 21 no fueron atrapados finalmente los restantes alemanes.

Tras cerrar la brecha, se encontró el corredor lleno de 252 cañones abandonados, 1.778 camiones, 669 coches, 157 vehículos blindados ligeros y 187 tanques y cañones de asalto. Los alemanes perdieron 10.000 muertos y 50.000 prisioneros. Se estima que unos 30.000 consiguieron escapar a través de la estrecha brecha.



Arnhem/ *Septiembre de 1944*

En septiembre de 1944, cuando el avance aliado al oeste de Alemania fue detenido por una combinación de suministros inadecuados y firme resistencia, el mariscal de campo sir Bernard Montgomery ideó un plan espectacular para derrotar al enemigo en Navidad. El proyecto suponía el uso masivo de tropas aerotransportadas, con un papel crucial para la 1ª División Aerotransportada británica.

En aquella época, el XXI Grupo de Ejércitos de Montgomery, que incluía el II Ejército Británico y el I Ejército Canadiense, estaba a 160 km del Ruhr, una de las dos regiones industriales más vitales del Tercer Reich; el general George Patton y su III Ejército americano estaban a la misma distancia del Sarre. Sin embargo, ambos controvertidos comandantes habían visto anulado el ímpetu de sus ataques acorazados por insuficiencia de combustible y provisiones. Cada uno sabía que quien lograra obtener prioridad de suministros ganaría el mérito de ser el primero de entrar en Alemania.

Abandonando su acostumbrada precaución, Montgomery fue al comandante supremo de las fuerzas aliadas, el general Dwight D. Eisenhower, el 10 de septiembre, con un osado proyecto de atacar repentinamente Alemania por una ruta trasera a través de los Países Bajos... para ser emprendida al acabar la semana.

En esencia, quería que fuerzas aerotransportadas desembarcaran en el este de la Holanda ocupada, capturaran cinco puentes sobre la carretera principal que unía Eindhoven y Arnhem y abrieran un «pasillo», de 103 km de longitud hasta que tropas terrestres del II Ejército británico pudieran llegar desde sus actuales posiciones en la frontera belga-holandesa. Desde Arnhem, Montgomery creía que no sería difícil superar el flanco de las defensas fronterizas occidentales de los alemanes y asaltar el Ruhr.

Eisenhower no estaba del todo convencido, pero accedió. Mientras Patton rabiaba en Metz, al este de Francia, Montgomery empezó una intensa e intrincada planificación de ataque, que comenzaría el domingo 17 de septiembre. «Market» era la clave del sector aéreo del ataque, «Garden» se refería al papel de la infantería y de la armada, por lo tanto «Operación Market Garden».

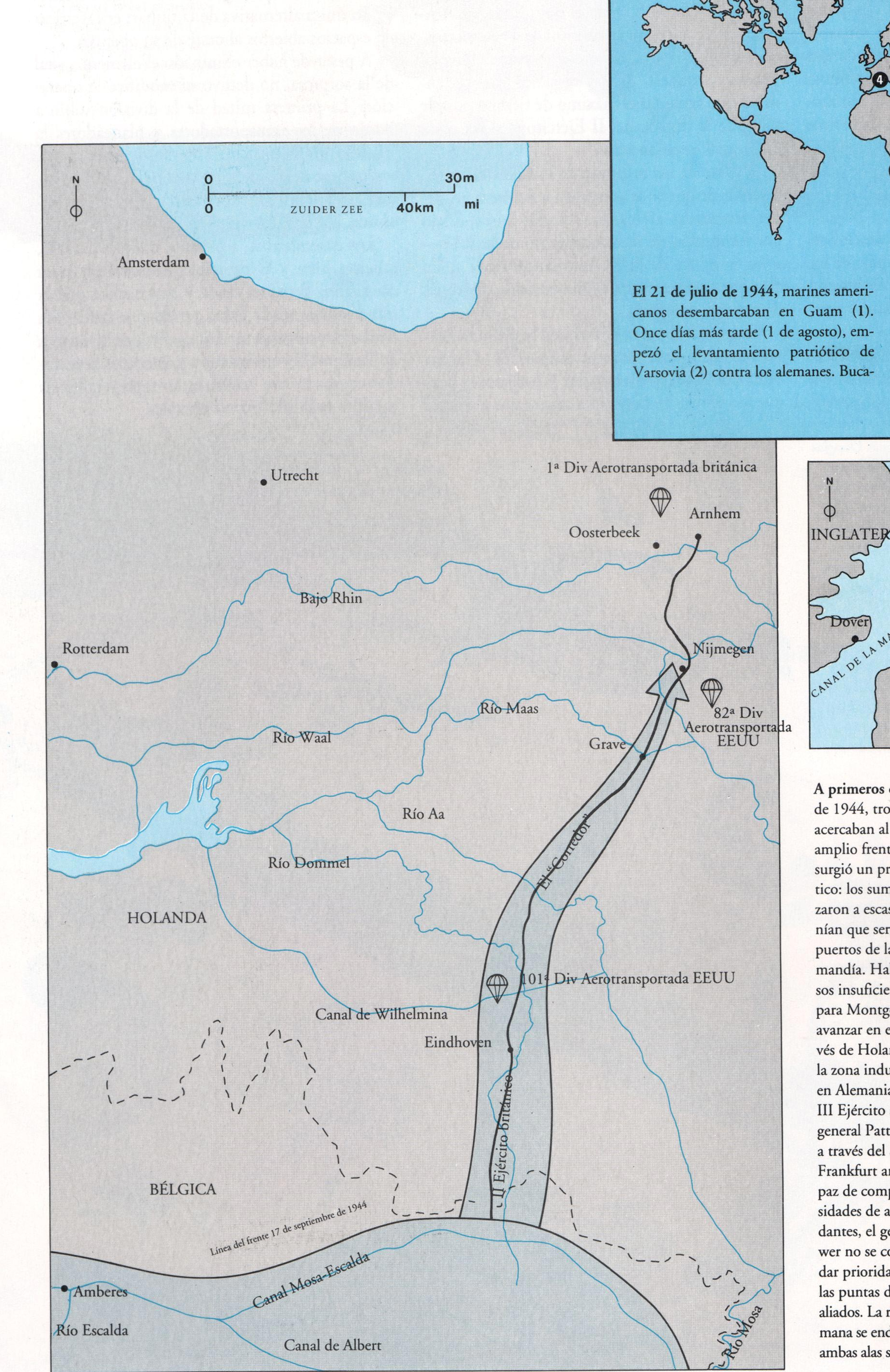
Aun antes de que se hubieran reunido las unidades para la operación se plantearon las dudas de los oficiales generales. El mayor general Robert Urquhart, a quien se le había confiado la captura del puente de carretera sobre el Bajo Rhin en Arnhem, el principal objetivo de Montgomery, registraría más tarde en su relato de la batalla los comentarios entre el teniente general Frederick Browning, vicecomandante del I Ejército Aerotransportado aliado y el mariscal Montgomery en la conferencia final antes del asalto aéreo. Browning preguntó cuantos días





Soldados británicos, *arriba,* del I Ejército Aerotransportado aliado fotografiados en sus posiciones en un C-47 justo antes de despegar de un campo aéreo inglés el 17 de septiembre para su lanzamiento en zonas de Arnhem.

Paracaidistas americanos, *sobre estas líneas,* ya en el aire, muestran la misma confianza y ánimo que los británicos, todos los corresponsales que acompañaban a los paracaidistas comentaron su elevada moral. En uniforme del ejército, con la insignia de la Cruz Roja americana en su casco, hay un director de campo (tercero por la izquierda) de dicha organización. Estos hombres acompañaron a las tropas americanas en sus misiones para actuar como sus consejeros y confidentes.



El 21 de julio de 1944, marines americanos desembarcaban en Guam (1). Once días más tarde (1 de agosto), empezó el levantamiento patriótico de Varsovia (2) contra los alemanes. Bucarest (3) se rindió a los rusos el 31 de agosto, dos semanas después de que, el 15 de Agosto, empezaran los desembarcos en la costa del sur de Francia (4) de la «Operación Anvil» de los aliados.



A primeros de septiembre de 1944, tropas aliadas se acercaban al Rhin en un amplio frente. Entonces surgió un problema logístico: los suministros empezaron a escasear porque tenían que ser traídos desde puertos de la distante Normandía. Había pues recursos insuficientes, tanto para Montgomery para avanzar en el ataque a través de Holanda y entrar en la zona industrial del Ruhr en Alemania, como para el III Ejército americano del general Patton para atacar a través del Saar hacia Frankfurt am Main. Incapaz de complacer las necesidades de ambos comandantes, el general Eisenhower no se comprometió a dar prioridad a ninguna de las puntas de lanza de los aliados. La resistencia alemana se endureció y pronto ambas alas se detuvieron.

Montgomery ideó un audaz plan para acelerar su avance hacia el Ruhr, lanzando tres divisiones aerotransportadas detrás de las líneas enemigas para apoderarse de los puentes de la carretera de Eindhoven a Arnhem. Esto, calculaba Montgomery, crearía un pasillo para los aliados a lo largo del cual su II Ejército podría precipitarse hacia la frontera alemana. Pero una serie de contratiempos y errores de cálculo convirtieron este ingenioso plan en un desastre de los aliados.

tardaría el II Ejército Británico en llegar y relevar a los paracaidistas lanzados detrás de las líneas enemigas. Montgomery replicó con confianza: «Dos días». Browning, estudiando un mapa de la zona dijo: «Pero, señor, creo que puede que vayamos un puente demasiado lejos», palabras que resultaron proféticas antes de una semana.

En Inglaterra se hacían esfuerzos frenéticos por reunir y disponer 5.000 aviones variados para la que sería la mayor operación jamás aerotransportada. Tres divisiones —la 1ª británica y la 101ª y 82ª americanas— más la 1ª Brigada Paracaidista polaca tendrían que ser desembarcadas y abastecidas durante tres días, porque los oficiales generales de la fuerza aérea estimaron que no había aviones suficientes para lanzar a todos los hombres en un solo día.


La zona de lanzamiento de la 101ª estaba cerca de Eindhoven en el extremo meridional del pasillo; la 82ª tenía que asegurar el sector central alrededor de Nijmegen. La tarea de capturar el objetivo principal de Montgomery, el gran puente de carretera sobre el Bajo Rhin, en Arnhem, en el norte, se le confió a la 1ª Aerotransportada y a los polacos bajo el mando del mayor general Urquhart. Sus «Demonios Rojos» tendrían que aguantar el máximo de tiempo posible antes de la llegada del II Ejército y, si las cosas salían mal, estarían solos.

A pesar de los informes de la Resistencia holandesa, de que se se acercaban a Arnhem unidades acorazadas alemanas —hecho corroborado por fotografías de reconocimiento de la RAF— a los hombres de la 1ª Aerotransportada se les dijo que esperaran una débil oposición de tropas de segunda categoría.

Después hubo que abandonar la primera norma de toda operación aerotransportada —lanzar cerca del blanco para asegurar la sorpresa— porque los pilotos se negaron a arriesgarse a acercar sus aviones al puente, creyendo que la zona estaba fuertemente protegida por baterías antiaéreas. La única alternativa de Urquhart era aterrizar en espacios abiertos al oeste de su objetivo.

A pesar de haber eliminado el elemento vital de la sorpresa, no detuvo ni modificó la operación. La primera mitad de la división subió a bordo de los transportadores y planeadores la mañana del domingo 17 de septiembre y, una vez transportada, se unió a una poderosa flota de aviones británicos y americanos que se dirigían al este, hacia Holanda.

Los desembarcos, a primera hora de la tarde, salieron bien y al principio encontraron poca oposición. Pero los viejos y muchachos que la información aliada había creído que defendían Arnhem resultaron ser dos aguerridas divisiones de Panzers SS y un batallón granaderos acorazados equipado con morteros lanzaproyectiles de cañones múltiples experimentales.



Cuando empezó el lanzamiento de paracaidistas, la infantería de los planeadores se puso en camino (7) para tomar posiciones defensivas sobre el perímetro de las zonas de aterrizaje.

El asalto aerotransportado británico sobre Arnhem empezó justo después de las 13.00 h del 17 de septiembre de 1944. Primero llegaron paracaidistas «exploradores» para señalar las zonas de aterrizaje, algunas a 10 km al oeste de la ciudad. Luego, los planeadores de la 1ª Brigada de Desembarco Aéreo descendieron cargados con infantería, cañones y jeeps; fueron seguidos por paracaidistas de la 1ª Brigada Paracaidista. Aquí, unidades de la primera oleada aterrizan sobre los campos abiertos entre Wolfheze y Heelsum.

Se usaron aviones Douglas C-47 (1), conocidos para los británicos como Dakotas, para transportar a los paracaidistas a sus zonas de lanzamiento. Estos aviones también sirvieron como «remolcadores» para los planeadores.

Grupos pequeños de paracaidistas saltaron al oeste de Arnhem antes del asalto principal para señalar las zonas de aterrizaje con bengalas de humo de colores (2).

Los aterrizajes de los planeadores funcionaron bien en general y tripulaciones y pasajeros tanto de los Horsa (3) como de los Hamilcar mayores (6), descargaron rápidamente sus máquinas. Sin embargo, no todos los planeadores aterrizaron sin contratiempo (5).

Flotando en medio de los paracaidistas que descendían había grupos de paracaídas rojos, marrones y amarillos (4), coloreados para designar el tipo de suministros que llevaban.

El ataque alemán fue rechazado por la 1ª Brigada de Desembarco Aéreo, que tenía la tarea de asegurar el aterrizaje y las zonas de aterrizaje para la segunda oleada, que llegaría al día siguiente. Mientras tanto, tres batallones de la 1ª Brigada Paracaidista se encaminaron al puente, cada una por otro camino. Su avance se vio frenado por muchedumbres de excitados holandeses, que insistían en dar fruta y bebidas a los soldados británicos, dándoles la bienvenida como a sus libertadores. A medida que las tropas cruzaban zonas de bosque y urbanizadas, se descubrió que sus aparatos de radio funcionaban mal, una situación grave que tendría un considerable efecto en el curso y el resultado final de la batalla. Las unidades de la 1ª Aerotransportada no sólo se quedaron sin contacto entre ellas, en lo que se convertía en un combate muy confuso, sino que tampoco tenían contacto exterior.

El 1º y 3º Batallones del Regimiento Paracaidista, avanzando hacia Arnhem por las carreteras principales, pronto quedaron frenadas por fuerte fuego enemigo. Pero el teniente coronel John Frost y su 2º Batallón avanzaron rápidamente por una carretera secundaria a lo largo del río. Los alemanes volaron un puente de ferrocarril antes de que Frost pudiera capturarlo y un pequeño puente de pontones más adelante resultó ser inútil, pero su objetivo principal —el puente de la carretera— estaba intacto. Oscurecía cuando Frost y sus hombres empezaban a tomar posiciones en casas que dominaban ambos lados de la larga rampa de acceso norte de hormigón.

Aunque los valientes esfuerzos por asaltar el extremo meridional del puente, fuertemente defendidos, fueron rechazados por granaderos acorazados, el mero hecho de que paracaidistas británicos estuvieran en el norte fue suficiente para causar grandes dificultades al comandante del II Cuerpo Panzer SS, el teniente general Wilhelm Bittrich. Quería alejar rápidamente una de sus divisiones de la ciudad para ayudar a rechazar los ataques aliados contra Nijmegen y mientras intentaba avanzar algunos tanques por la orilla sur, utilizando un pequeño transbordador un trecho hacia el este —un proceso penoso y lento— ordenó a sus tropas que limpiaran el puente, costara lo que costara.

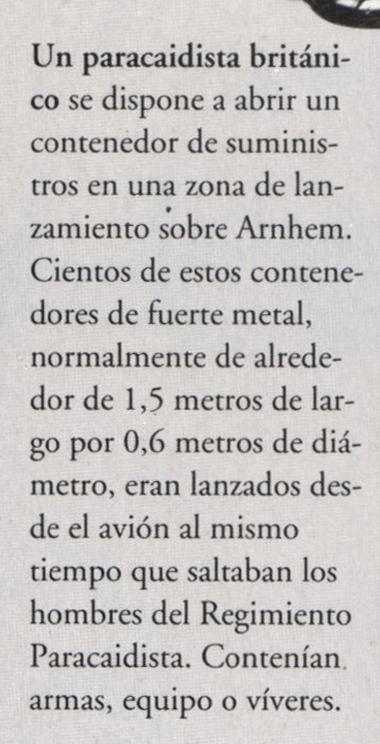
Pronto el batallón de Frost se vio envuelto en una feroz batalla de fusileros, cuando los duros soldados SS intentaban una y otra vez desalojarlo. En una andanada de fuego bien dirigido, los paracaidistas destruyeron una columna de 22 coches exploradores y camiones semioruga que intentaban avanzar desde el sur. En torno al extremo norte del puente había casas ardiendo o desintegrándose bajo el fuego de la artillería, mientras los sótanos debajo de ellas se llenaban de muertos y heridos.

Poco después de los primeros desembarcos, el mayor general Urquhart, frustrado por el fallo



El equipo de los paracaidistas

Un sargento del Regimiento de Paracaidistas, totalmente equipado para el lanzamiento sobre Arnhem. Además de su paracaídas, paracaídas de reserva, su arma —bien una sub-ametralladora Sten de 9 mm, bien un fusil Lee Enfield nº 4 de 0,303 pulgadas— munición y equipo, cada paracaidista debía llevar equipo adicional de campo de batalla o suministros. Este suboficial lleva una gran manta que contiene una ametralladora ligera. Podía soltarla tirando de la manivela con la mano derecha, después de saltar desde el avión, para que el contenedor colgara 6 m por debajo de él y golpeara el suelo primero. Muchos paracaidistas británicos llevaban cargas de más de 45 kg y se quejaban de que apenas podían subir a bordo del avión.



Un paracaidista británico se dispone a abrir un contenedor de suministros en una zona de lanzamiento sobre Arnhem. Cientos de estos contenedores de fuerte metal, normalmente de alrededor de 1,5 metros de largo por 0,6 metros de diámetro, eran lanzados desde el avión al mismo tiempo que saltaban los hombres del Regimiento Paracaidista. Contenían armas, equipo o víveres.





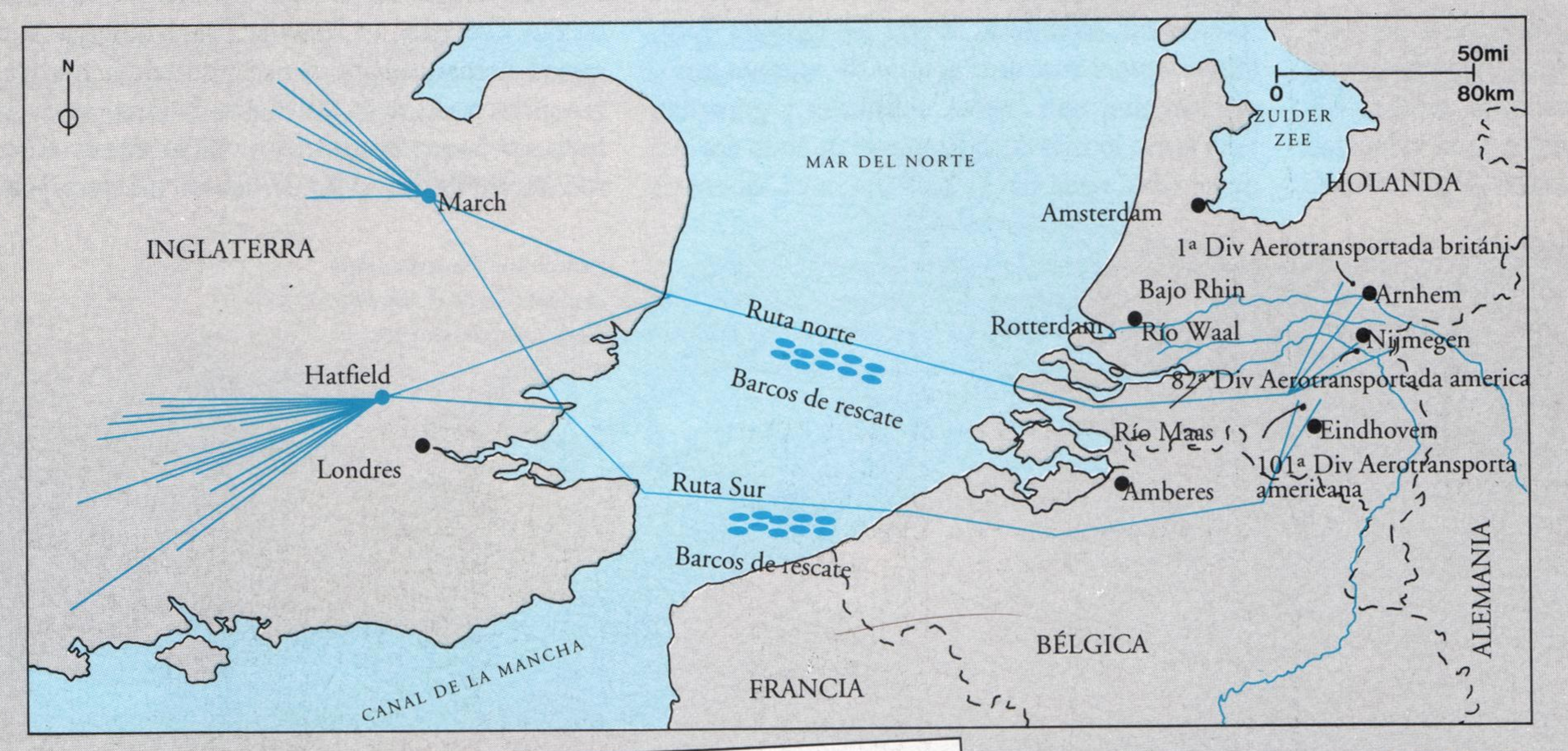
Los cañones de campaña más pesados utilizados por la 1ª División Aerotransportada en Arnhem eran obuses de 75 mm del 1º Regimiento Ligero de la Artillería Real. Aquí se ve uno en acción poco después de que él y sus operadores hubieran aterrizado.

Planeadores en acción

Los planeadores no habían entrado en el pensamiento militar británico o americano hasta que los utilizaron con un éxito espectacular los alemanes en 1940, en su ataque sobre la fortaleza belga de Eben Emael. Sin embargo, hasta 1942 Gran Bretaña no empezó a utilizar operacionalmente el transporte aéreo sin motor; los planeadores americanos no entraron en combate hasta 1943.

Los planeadores británicos sobresalientes eran los Horsa, que cargaban un pelotón de infantería o 3 t de equipo o los Hamilcar mayores, capaces de transportar el doble. Los americanos favorecieron los Waco, naves menores producidas en serie por la Ford Motor Company. Había dos modelos, uno que transportaba nueve hombres y otro mayor capaz de transportar quince.

Los planeadores, utilizados ampliamente durante las invasiones aliadas de Europa en 1944, estaban hechos en su mayoría de madera y llevaban la mínima cantidad de instrumentos. Eran remolcados a velocidad bastante baja detrás de un avión «remolcador» durante la mayor parte de su trayecto, durante el cual eran notoriamente inestables. Tan pronto como se los soltaba, sin embargo, se hacían más manejables y sus pilotos con frecuencia podían aterrizar con exactitud y suavidad sin grandes dificultades. No obstante, hubo accidentes, muchos de ellos fatales, al ser tan ligeros. Los planeadores estaban diseñados de forma que, quitando ocho clavijas, el fusilaje podía partirse justo detrás de las alas, permitiendo descargar inmediatamente el equipo. En la práctica, en dos minutos podía retirarse un jeep y un remolque, pero en Arnhem muchos planeadores quedaron dañados al aterrizar y descargarlos se convirtió en una operación prolongada y difícil.



Las primeras oleadas de aviones de transporte y planeadores, unos 2.000 en total, llevando 19.000 soldados y su equipo, tomaron una de las dos rutas desde las bases de Inglaterra. La 1ª División Aerotransportada británica se dirigió a Arnhem y la 82ª División Aerotransportada americana, a Nijmegen tomaron la ruta norte. Las unidades que se encontraban en Cambridgeshire cruzaron a Holanda al sur de Rotterdam; 129 km del recorrido eran sobre territorio enemigo. La 101ª División Aerotransportada americana tomó la ruta sur; las unidades se reunieron sobre Hertfordshire y entraron por Bélgica antes de girar al norte hacia Eindhoven. Sólo unos 97 km de esta ruta estaban sobre territorio defendido por los alemanes.

Un C-47 Douglas, tirando de un planeador Waco, despega para empezar su trayecto hasta las zonas de desembarco americanas alrededor de Eindhoven. El planeador lleva su cargamento completo de 15 hombres.



Hombres de la 1ª Brigada de Desembarco Aéreo cargan un jeep dentro de un planeador Horsa. Los Horsa podían cargar no sólo jeeps sino remolques o artillería ligera; alternativamente, podían transportar hasta 29 hombres.

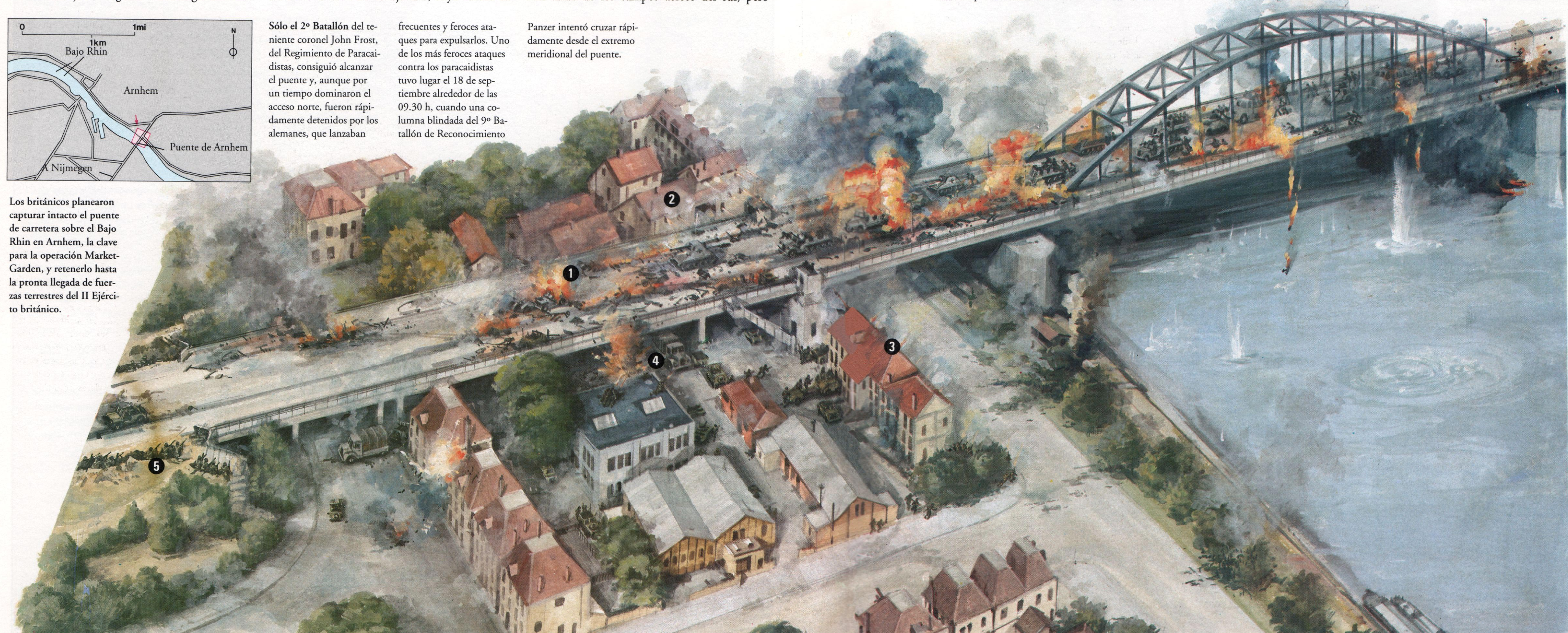
de su enlace por radio, abandonó el cuartel general de la división en la zona de lanzamiento y se fue en jeep para ver qué sucedía con sus desparramadas unidades. Alcanzó a tiempo a su segundo, el general de brigada Gerald Lathbury, comandante de la 1ª Brigada Paracaidista, que avanzaba con el 3º Batallón. Sin embargo, justo entonces estalló por todos lados una prolongada lucha callejera que impidió a los dos generales de la División ejercer ningún tipo de control general en una fase crítico de la operación. Lathbury, herido en la pierna, fue hecho prisionero; Urquhart tuvo que esconderse en un desván durante varias horas antes de conseguir ganar las posiciones británicas.

Cuando supo que el cuartel general de la división estaba ahora en el Hotel Hartenstein en Oosterbeek, 4,8 km al oeste de la ciudad, Urquhart, saltó a un jeep y salió a toda velocidad hacia allí, bajo el fuego. Cuando llegó, tras una ausencia forzosa de casi 40 horas, descubrió que se le había dado por capturado.

Mucho había sucedido durante ese tiempo, casi todo para peor. La segunda oleada, que traía el resto de la 1ª División Aerotransportada, se había visto retrasada por el mal tiempo la mañana del lunes 18 de septiembre. Cuando finalmente llegó a Arnhem, a las 16.00 h, los alemanes, que habían encontrado un ejemplar de la operación Market Garden en un planeador estrellado en Nijmegen, sabían qué esperar y habían preparado una dura recepción. Además, había poca coordinación entre las unidades aerotransportadas duramente presionadas, esparcidas sobre una ancha zona, algunas de las cuales intentaban defenderse contra los tanques Panther y Tiger y contra el ataque de cañones autopropulsados, con fusiles, subfusiles y granadas. Pero acaso lo más decepcionante de todo era que no se sabía nada del II Ejército, cuya cabeza de lanza —la División Acorazada de la Guardia— debería haber estado aproximándose a Arnhem si la parte Garden de la operación se desarrollara de acuerdo con el plan. La única noticia animosa era que el 2º Batallón todavía dominaba el extremo norte del puente, aunque sus pérdidas eran graves.

El martes la situación empeoró aún más. Todos los esfuerzos realizados por otros batallones por abrirse paso y reforzar el decreciente comando del coronel Frost se vieron bloqueados a 1,6 km del puente por infantería alemana de refresco y blindados traídos para reforzar a Bittrich. Las bajas fueron numerosas en ambos lados. Aunque Urquhart no lo sabía, la mayor parte de su tan necesaria 1ª Brigada Paracaidista polaca quedó demorada por el mal tiempo en Inglaterra y no pudo salir aquel día. Elementos de la fuerza polaca, transportados en planeador, salieron tarde de los campos aéreos del sur, pero

La 1ª División Aerotransportada británica se aproximó al puente de Arnhem con tres batallones: el 1º Batallón por el norte, el 3º por el centro y el 2º por el sur. Sólo el 2º Batallón de Frost alcanzó el objetivo, pero fue pronto detenido. Los otros fueron detenidos por unidades de choque de la SS de combate.



Los británicos planearon capturar intacto el puente de carretera sobre el Bajo Rhin en Arnhem, la clave para la operación Market-Garden, y retenerlo hasta la pronta llegada de fuerzas terrestres del II Ejército británico.

Sólo el 2º Batallón del teniente coronel John Frost, del Regimiento de Paracaidistas, consiguió alcanzar el puente y, aunque por un tiempo dominaron el acceso norte, fueron rápidamente detenidos por los alemanes, que lanzaban frecuentes y feroces ataques para expulsarlos. Uno de los más feroces ataques contra los paracaidistas tuvo lugar el 18 de septiembre alrededor de las 09.30 h, cuando una columna blindada del 9º Batallón de Reconocimiento Panzer intentó cruzar rápidamente desde el extremo meridional del puente.

El ataque alemán fue dirigido por el capitán Paul Grabner, que murió en la acción. La mayoría de sus vehículos fueron destruidos o incendiados. Dos camiones semioruga, serpenteando a través del humo y las explosiones, se lanzaron contra el parapeto (4) y cayeron a la carretera inferior.

Para alcanzar la rampa norte del puente, la vanguardia de la columna alemana (1) tuvo que sobrepasar los riesgos de los vehículos derribados dejados por la lucha previa y de minas Teller colocadas por los paracaidistas británicos. Los alemanes pudieron seguir cierto trecho por la rampa norte antes de que los paracaidistas, situados en casas del lado oeste (3) y en nidos de armas sobre el terraplén (5), barrieron la fuerza enemiga atacante con fuego concentrado de armas antitanques, ametralladoras y armas cortas. Este masivo muro de fuego se lanzó a todo lo ancho de la carretera y 12 de los 22 vehículos alemanes sobre el puente fueron destruidos.

El fuego británico también era dirigido contra los alemanes desde los edificios del lado este del puente (2), ocupados por el capitán Eric Mackay de los Ingenieros Reales y unos pocos soldados más del Cuerpo. Aunque sólo tenían fusiles, subfusiles y granadas, ocasionaron numerosas bajas.

En medio del clamor de la batalla se podía oír a los triunfantes paracaidistas británicos gritando: «¡Whoa Mohammed!», un grito de guerra que habían adoptado por primera vez en el norte de Africa en 1942. El grito permitía a los británicos distinguir al amigo del enemigo cuando luchaban casa por casa y entre los montones de escombros. El grito de guerra también parecía dar valor a los paracaidistas, incluso en las situaciones más duras y difíciles.

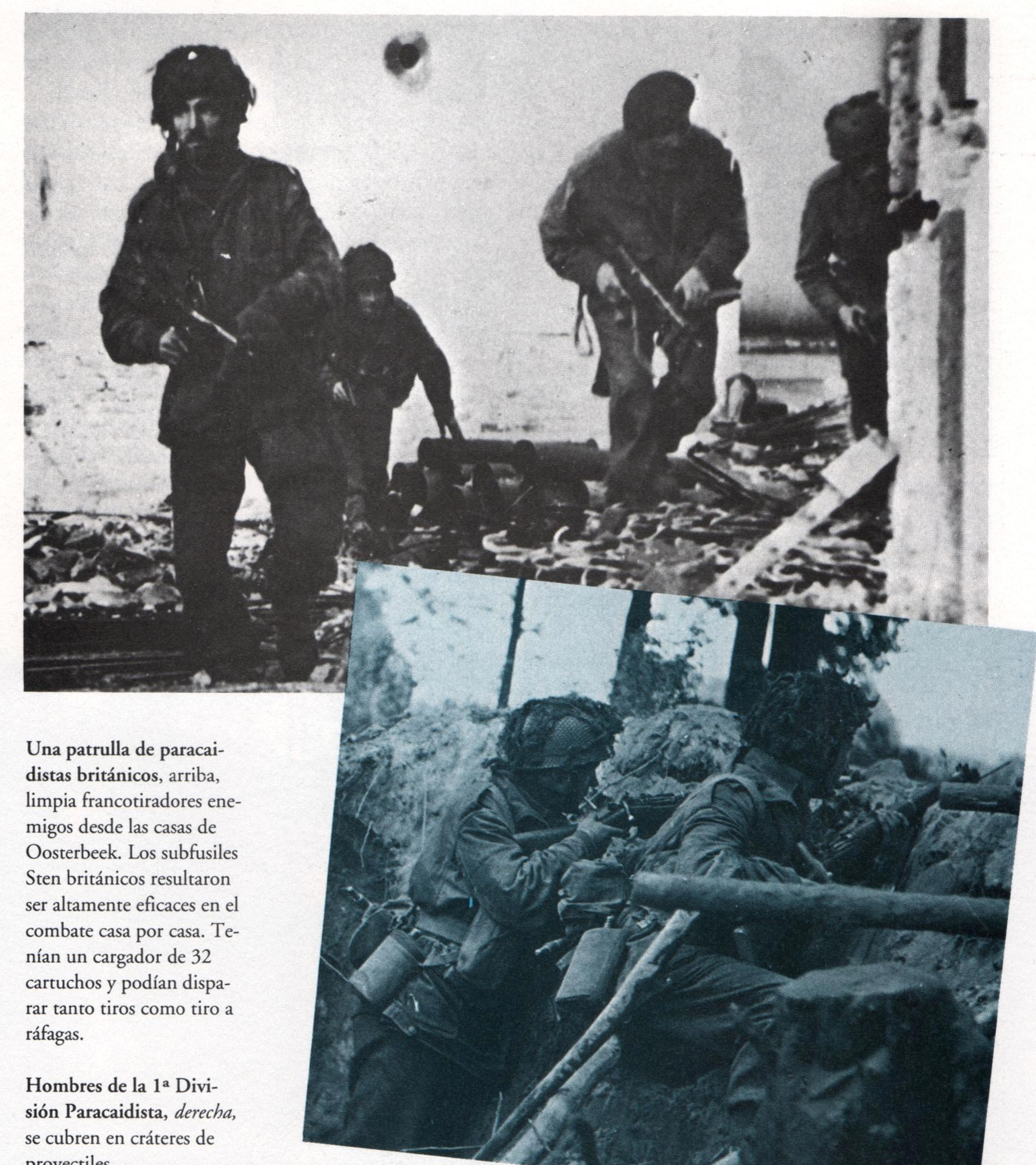
cuando descendieron sobre su terreno de aterrizaje, se encontraron en medio de una batalla y recibieron disparos de amigos y enemigos por igual.

Ese mismo martes, la división esperaba un envío de suministros vitales. Debido a que las zonas de lanzamiento habían sido capturadas, Urquhart transmitió repetidamente la petición de que los aviones que llegaban soltaran la carga de sus contenedores cerca de su Cuartel General, en el Hotel Hartenstein. Sin embargo, su radio todavía funcionaba mal y los mensajes no llegaron. Con gran valor, pilotos de la RAF volaron a través de una barrera de fuego antiaéreo para entregar su preciada carga, la mayor parte de la cual cayó en manos alemanas. De las 390 toneladas de munición, comida y suministros médicos, la 1ª División Aerotransportada sólo recibió 31 toneladas.

Urquhart, que se daba perfecta cuenta de que su comando estaba fragmentado y sufría graves pérdidas, llegó a una decisión dura pero inevitable la noche del 19 de septiembre: el batallón aislado de Frost tendría que arreglárselas por sí mismo mientras lo que quedaba del resto de la 1ª Aerotransportada se replegaba para formar una bolsa defensiva alrededor del Hotel Hartenstein. Allí los supervivientes intentarían repeler los ataques hasta que llegara el esperado II Ejército. De hecho, los tanques británicos estaban a sólo 16 km al sur, tras luchar sobre la carretera que habían denominado «Carretera del Infierno».

Cuando los radiotransmisores por fin consiguieron un aparato de radio que funcionara bien, Urquhart envió una solicitud urgente: quería que los paracaidistas polacos, esperados ahora el 20 de septiembre, no entraran por el extremo meridional del puente, como estaba planeado, porque éste continuaba en manos enemigas, sino que se desviaran a Driel, 8 km al oeste. Aún funcionaba allí un pequeño transbordador, el cual podía llevar a los polacos a las posiciones de la 1º Aerotransportada, puesto que parte de su perímetro discurría a lo largo de la orilla norte del Bajo Rhin. Sin embargo, el mal tiempo continuaba y el grueso de la brigada polaca se quedó aún en Inglaterra.

En el cruce de Oosterbeek, en el centro de la bolsa defensiva de Urquhart, el fuego enemigo de todos los calibres era tan intenso que sus hombres le dieron el nombre de «El Perol». Por todas partes, los alemanes presionaban sobre las líneas débilmente defendidas. Abajo, junto al puente de Arnhem, el coronel Frost, ahora herido, y lo que quedaba de su valiente 2º Batallón se dieron cuenta de que el final de su magnífica resistencia de tres días estaba cerca. Por la noche, los que todavía podían luchar agotaron sus últimas municiones y sus posiciones fueron tomadas. El 21 de septiembre, al amanecer, los panzers de Bittrich pudieron cruzar el puente del



Una patrulla de paracaidistas británicos, arriba, limpia francotiradores enemigos desde las casas de Oosterbeek. Los subfusiles Sten británicos resultaron ser altamente eficaces en el combate casa por casa. Tenían un cargador de 32 cartuchos y podían disparar tanto tiros como tiro a ráfagas.

Hombres de la 1ª División Paracaidista, *derecha*, se cubren en cráteres de proyectiles.

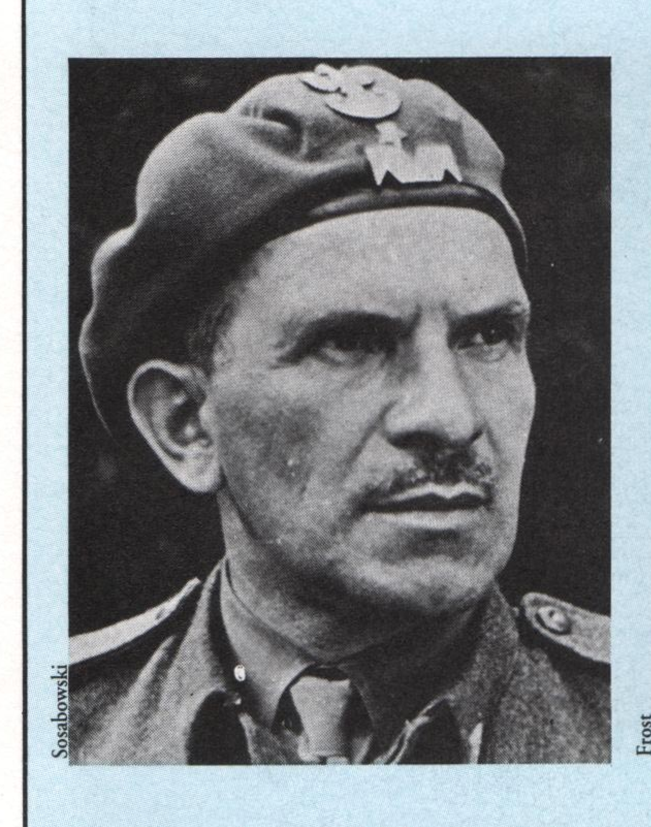


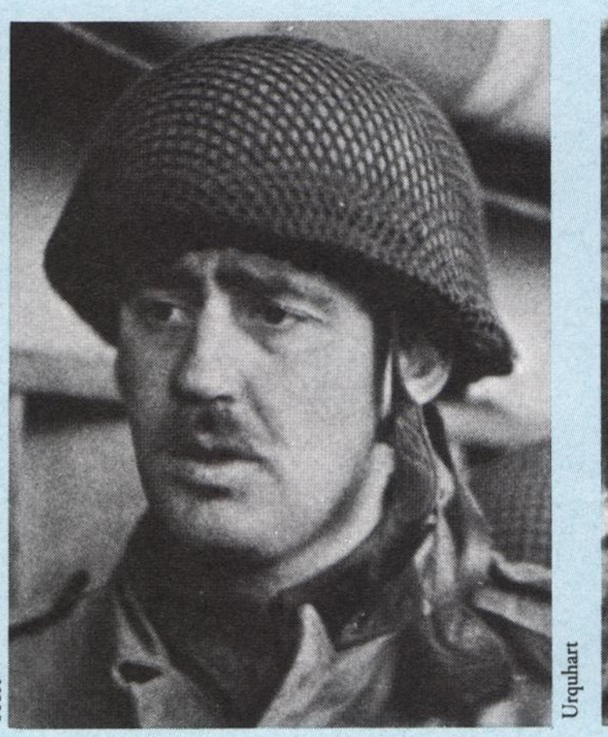
Informar de la batalla

Hombres de la Unidad de Filmación y de Fotografía del ejército que tomaban fotografías gráficas fijas y películas de la epopeya de la 1ª División Aerotransportada en Arnhem fotografiados a su vez tras su seguro regreso a Bretaña tras el combate. Estos soldados aportaron una amplia cobertura gráfica de la operación, con algunas de las películas más vívidas de la guerra. Muchos de ellos, expuestos a tantos peligros como los arrastrados por los combatientes, fueron heridos o muertos durante la Segunda Guerra Mundial. El sargento D. M. Smith, izquierda, fue herido en el hombro durante el combate. El sargento C.M. Lewis, *derecha*, se había alistado en 1940 y resultó herido dos veces en la campaña de Túnez. Estos soldados/fotógrafos no sólo eran cámaras adiestrados sino también soldados de combate entrenados y paracaidistas experimentados: Smith hizo 18 saltos antes del final de la guerra.

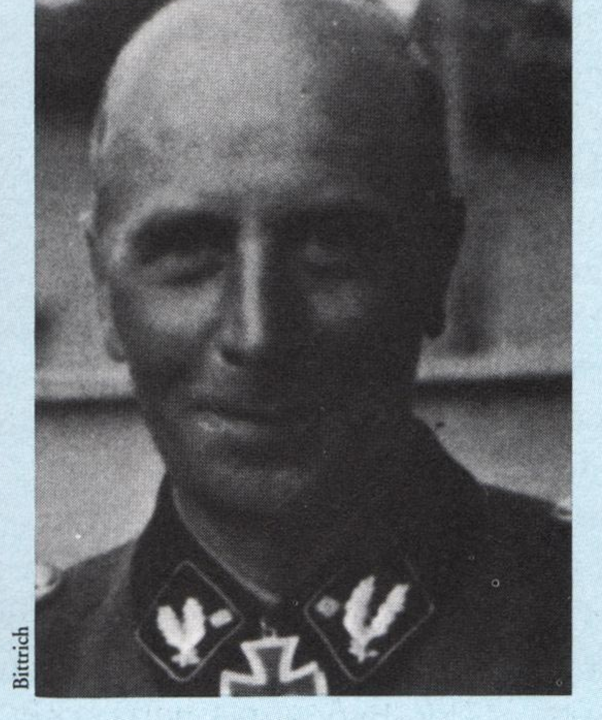
Cámaras y reporteros de radio aliados operaron en todos los escenarios durante la Segunda Guerra Mundial, convirtiéndola en el conflicto más rápida y extensamente informado de la historia. De los pocos mensajes vitales que llegaron a Inglaterra detallando la confusa situación de la batalla en Arnhem, la mayoría no fueron enviados por el ejército, sino por un equipo de la BBC, equipado especialmente como corresponsales de guerra británicos.

Los comandantes









Los desembarcos aliados y subsiguientes despliegues de tropas en Arnhem fueron perseguidos por la mala suerte. El comandante de la Brigada Paracaidista polaca, **mayor general Stanislaw Sosabowski (1892-1967)**, primero se vio retrasado en el despegue por el mal tiempo; luego, cuando finalmente aterrizó su brigada, la mayoría de sus hombres fueron lanzados dentro de posiciones enemigas y fueron destrozados.

El 2º Batallón del **teniente coronel John Frost (1912-)** fue la única unidad que llegó al puente de Arnhem, pero entonces fue detenida y, aunque los paracaidistas lucharon varios días con el mayor coraje, sus posiciones fueron tomadas tres días más tarde.

El mayor general Robert Urquhart (1900-), al mando general de la 1ª División Aerotransportada y del contingente polaco, no había dirigido antes operaciones paracaidistas ni de planeadores. Sin embargo, era un oficial de infantería de gran experiencia, motivo por el cual fue elegido para mandar este atrevido asalto. Aunque no le sonrió la victoria, su ingenio y valor en una situación desesperada fueron ejemplares.

El teniente general de la SS Wilhelm Bittrich (1894-1979), comandante del II Cuerpo Panzer de la SS, recomendó vivamente a su superior, el mariscal Walther Model, que se destruyeran los puentes que, en su opinión, eran el blanco de los aliados. Model no estuvo de acuerdo: «No importa lo que diga el plan inglés —insistió—, estos puentes pueden ser defendidos». Más tarde, la sola presencia de paracaidistas en el lado norte del puente de Arnhem bastó para impedir que Bittrich llevara una de sus divisiones a defender el puente de Nijmegen, que fue capturado.



Soldados alemanes, *izquierda*, de la División Hohenstaufen se acercan al museo, situado en la parte superior de la colina que domina la ciudad de Arnhem. Sus fusiles, negligentemente colgados de sus hombros, indican que la batalla está virtualmente terminada. El museo está acordonado con tanques alemanes y los últimos paracaidistas británicos rodeados.



Los cañones de asalto autopropulsados StuG III alemanes, *derecha*, fueron utilizados con apoyo de infantería para limpiar las calles de francotiradores durante la batalla. El efecto rizado es debido a la pasta Zimmerit antimina magnética aplicada a la superficie de la máquina para impedir que la infantería enemiga sujetara minas lapa a ella. Este era un gran riesgo con este tipo de vehículo que carecía de protección ametralladora.

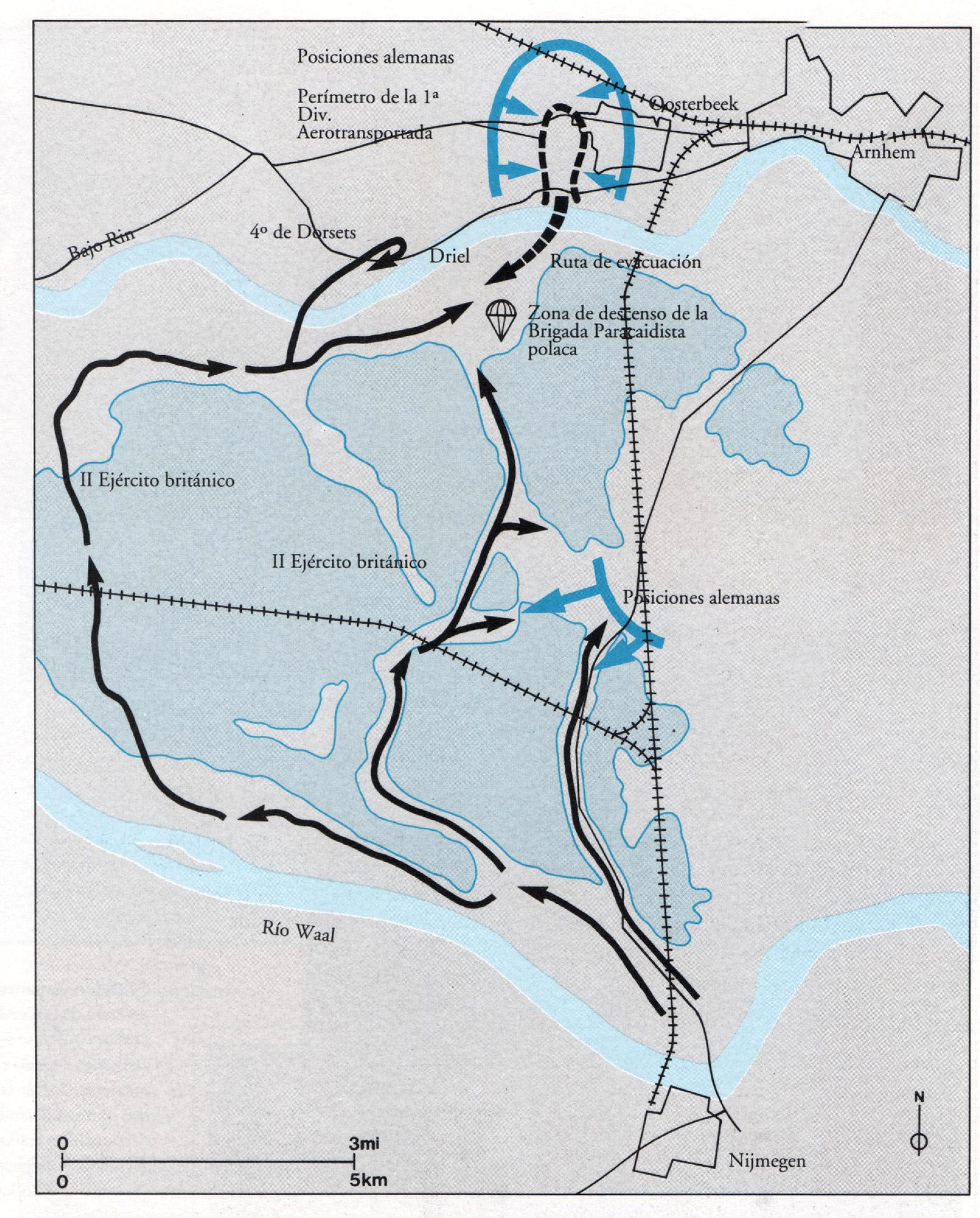
Bajo Rhin y enfrentarse al II Ejército que se acercaba.

Ese jueves, más tarde, los 1.500 miembros de la 1ª Brigada Paracaidista polaca saltaron por fin sobre Driel sólo para encontrar que los alemanes los esperaban y que el transbordador no funcionaba. Unos 200 hombres nadaron hasta unirse a Urquhart; el resto se atrincheró en la orilla sur. A primera hora de la mañana siguiente, cuatro días y 18 horas después del primer lanzamiento, un destacamento de blindados del II Ejército llegó a Driel y estableció el primer contacto directo con la maltrecha 1ª División Aerotransportada, que resistía a 400 metros de distancia, al otro lado del río.

Durante el sábado y el domingo, la infantería británica creció en fuerza en la orilla sur. Mientras tanto, la situación de los hombres de Urquhart empeoraba sin cesar. Sus suministros casi se habían agotado, y todos los intentos de reponerlos habían fracasado. Entonces, cuando un valiente esfuerzo por parte del 4º Batallón del Regimiento de Dorsetshire de cruzar el río quedó en nada el domingo por la noche, se hicieron planes para evacuar los remanentes de la 1ª Aerotransportada. Poco después de las 06.00 h del lunes 25 de septiembre, el general Urquhart recibió la orden de retirarse. Esa noche, mientras fingían defender el perímetro como siempre, hombres con barcos y equipo apagados bajaron silenciosamente hasta el Rhin, donde los esperaban algunos barcos para transportarlos.

Cuando sus sufrimientos terminaban hubo una ironía final: nadie había esperado que salieran tantos hombres y no había transporte suficiente para todos. Soldados agotados, que habían soportado ocho días de fiero combate, tuvieron que caminar 18 km hasta las posiciones principales del II Ejército en Nijmegen. De los 10.005 hombres de la Primera División Aérea, 2.163 llegaron a Driel, junto con 160 polacos y 75 hombres del Regimiento de Dorsetshire de los abortados intentos de relevo. Dejaban tras de sí 1.200 muertos y 6.642 heridos, capturados o desaparecidos. Los alemanes informaron de 3.300 bajas, un tercio de las cuales eran muertos.

En sus *Memorias,* Montgomery hizo hincapié en las razones del fracaso de la operación. El Cuartel General Supremo nunca había considerado los desembarcos como un ataque de avanzadilla hacia el Ruhr; las tropas no fueron desembarcadas en sus blancos; el mermado II Cuerpo Panzer de la SS resultó ser inesperadamente formidable y, por último, el tiempo fue desfavorable. Sin embargo, él era profundamente consciente de los esfuerzos y sacrificios realizados por sus hombres y, más tarde, escribía de la acción: «... pocos episodios puede haber más gloriosos que la epopeya de Arnhem».



La venganza de Alemania contra Arnhem

Cuando los planeadores y paracaidistas empezaron a desembarcar en gran número al oeste de Arnhem, los holandeses se alegraron sobremanera, pues parecía que iban a ser liberados de la ocupación alemana. El naranja, el color nacional holandés, se llevaba abiertamente por las calles por multitudes que se reunían a dar la bienvenida a los británicos. Sin querer, los habitantes demoraron el avance al amontonarse en torno a los soldados insistiendo en darles refrescos.

Cuando la batalla hubo terminado y los sobrevivientes británicos habían sido evacuados, los alemanes se vengaron: sacaron a toda la población de la ciudad, declarándola zona militar. Hasta la primavera de 1945 no pudo regresar a las ruinas de sus hogares la población de Arnhem.

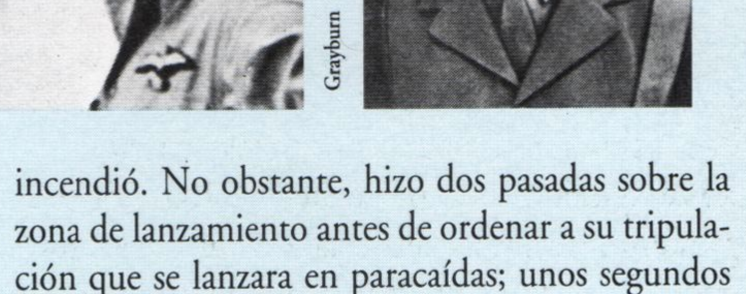
Los intentos de rescate hubieron de culminar en una retirada exitosa de tropas aliadas. Poco antes de las 22.00 h de la noche del 25-26 de septiembre empezó la evacuación de 2.500 paracaidistas de sus posiciones en el lado norte del Bajo Rhin. La noche era oscura y húmeda con luces ocasionales de los edificios ardiendo y de las bengalas alemanas. Había devastación por todas partes cuando los destacamentos, avanzando con ayuda de cintas guía blancas, se trasladaban a las estaciones de embarque. A las 24.00 h, a pesar del duro y continuo bombardeo alemán, zapadores británicos y canadienses estaban en posición en la orilla sur con 14 buques de asalto y algunas embarcaciones menores, dispuestos a evacuar a los paracaidistas sitiados.

Más de 2.000 hombres fueron evacuados antes de que los alemanes enviaran tanques al perímetro, haciendo prisioneros a alrededor de 300 heridos. Muchos fueron liberados por la resistencia holandesa.

Cinco héroes de Arnhem







Se concedieron cinco Cruces de Victoria en Arnhem, cuatro de ellas póstumas. El dibujo, *arriba,* de Terence Cuneo, representa al **sargento primero John Baskeyfield** que operó, con una sola mano, un cañón antitanque de a 6 en Oosterbeek. La mención explica largamente su sangre fría y osadía al permitir que cada tanque enemigo se acercara hasta 91 metros antes de abrir fuego. Baskeyfield destruyó dos tanques Tiger y un cañón autopropulsado antes de ser muerto.

El mayor Robert Cain fue aislado con su compañía, pero sobrevivió a seis días de repetidos ataques de tanques, cañones autopropulsados e infantería. Su valor y magnífico liderato impidieron que los alemanes tomaran un sector vital. Después de la guerra, el mayor Cain regresó a la vida civil.

El teniente John Grayburn, comandante de un pelotón del 2º Batallón Paracaidista, fue encargado de tomar el puente de Arnhem. Fue herido en el hombro cuando intentaba tomar el extremo sur del puente, pero siguió avanzando hasta que se le ordenó retirarse. Más tarde fue herido en la espalda mientras defendía una casa crítica; cuando se hizo insostenible, dirigió la retirada segura de sus hombres, pero él fue muerto.

El teniente del aire David Lord fue el piloto de un avión de suministro Dakota Douglas que fue alcanzado dos veces y cuyo motor de estribor se incendió. No obstante, hizo dos pasadas sobre la zona de lanzamiento antes de ordenar a su tripulación que se lanzara en paracaídas; unos segundos más tarde, se incendió el avión.

El capitán Lionel Queripel y su compañía, mientras avanzaban sobre Arnhem, cayó bajo un pesado fuego. A pesar de ser alcanzado en la cara cuando cargaba a un sargento herido para ponerlo a salvo del fuego y de recibir más tarde heridas en ambos brazos, siguió adelante hasta que el fuego enemigo se hizo tan intenso que ordenó a sus hombres retirarse. Él cubrió su retirada, con una pistola automática y unas pocas granadas de mano pero no se le volvió a ver nunca.





Paracaidistas británicos capturados, *arriba*, muchos de ellos heridos, son desarmados por los soldados alemanes. Cientos de prisioneros aliados fueron retenidos hasta que terminó la guerra ocho meses más tarde, aunque algunos escaparon y recibieron asilo de los holandeses. Los sobrevivientes *derecha*, con su moral todavía alta, fueron enviados a casa de permiso.